



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Ylivieskan
kaupunki



Ylivieskan liikenneturvallisuus- suunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

2012

Ylivieskan liikenneturvallisuuksuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

Taitto: Erkki Sarjanoja
Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12 ja Ylivieskan kaupunki
Paino: Multiprint Oy, Oulu 2012

Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Alavieskaan, Kalajoelle, Merijärvelle, Oulaisiin, Sieviin ja Ylivieskaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelmat yhteistyönä, jotta liikenneturvallisuustyö kunnissa olisi samanlaisista ja –sisältöistä ja liikenneympäristön ratkaisut samantyyppisiä. Näin yhteistyö myös kuntien välillä olisi mahdollisimman helppoa. Suunnitelmat sisältävät katsauksen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys ja sen ensimmäisen vaiheen toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuuksissa joka kunnassa. Liikenneturvallisuustyön organisoimisen suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kuntien eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä suunnittelualueen kunnat/kaupungit.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| • Tarja Jääskeläinen | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| • Pekka Toiviainen | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| • Hannu Haapakoski | Alavieskan kunta |
| • Markku Ojala (31.8.2011 saakka) | |
| • Matti Sirviö (1.9.2011 alkaen) | Kalajoen kaupunki |
| • Tuomo Perälä | Merijärven kunta |
| • Markku Ketonen | Oulaisen kaupunki |
| • Paavo Hankonen | Sievin kunta |
| • Mauri Haikola ja | |
| • Leena Löytynoja | Ylivieskan kaupunki |
| • Eero Kalmakoski | Liikenneturva |
| • Pertti Hautala ja | |
| • Simo Alanko | Poliisi |
| • Jari Lepistö ja | |
| • Anna Mattila | Jokilaaksojen pelastuslaitos |

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Koukula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa syyskuussa 2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Alavieskan kunta
Kalajoen kaupunki
Merijärven kunta
Oulaisen kaupunki
Sievin kunta
Ylivieskan kaupunki

Sisältö

1	Nykytila	7
1.1	Suunnittelualue	7
1.2	Maankäyttö ja kaavoitus	7
1.3	Liikenneverkko	8
1.4	Liikenneonnettomuudet	9
1.5	Kyselyt	10
1.6	Joukkoliikenne	11
1.7	Koulumatkojen turvallisuus	11
1.8	Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet	12
1.9	Aloitteet ja maastotarkastelut	12
1.10	Yhteenveto nykytilanteesta	12
2	Tavoitteet	13
3	Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla	14
3.1	Liikenneturvallisuustyön organisointi	14
3.1.1	Nykytila	14
3.1.2	Yhteistyön organisoiminen	14
3.1.3	Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti	15
3.1.4	Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan ja tehtävät	16
3.1.5	Liikenneturvallisuustoimijan rooli	16
3.1.6	Liikenneturvallisuustyön rahoitus	17
3.1.6	Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako	17
3.2	Työn sisältö	17
3.2.1	Yleistä	17
3.2.2	Painopisteet	19
3.3	Toteutus ja seuranta	19
4	Toimenpide-esitykset	21
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	21
4.2	Kävely ja pyöräily	22
4.2.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	22
4.2.2	Kävelyn ja pyöräilyn reitit	22
4.3	Teiden ja katujen toimenpiteet	24
4.4	Väistämisvelvollisuudet	26
4.5	Nopeusrajoitukset	27
4.6	Joukkoliikenteen pysäkit	28
4.7	Koulun ympäristö	28
4.8	Esteettömyys	29
4.9	Reittien risteämisjärjestelyt	29
4.10	Muut toimenpiteet	29
4.11	Toimenpideohjelma	30

5 Vaikutukset	38
6 Jatkotoimenpiteet	39
Liitteet	40
Liite 1. Onnettomuuskartta	41
Liite 2. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä	43

1 Nykytila

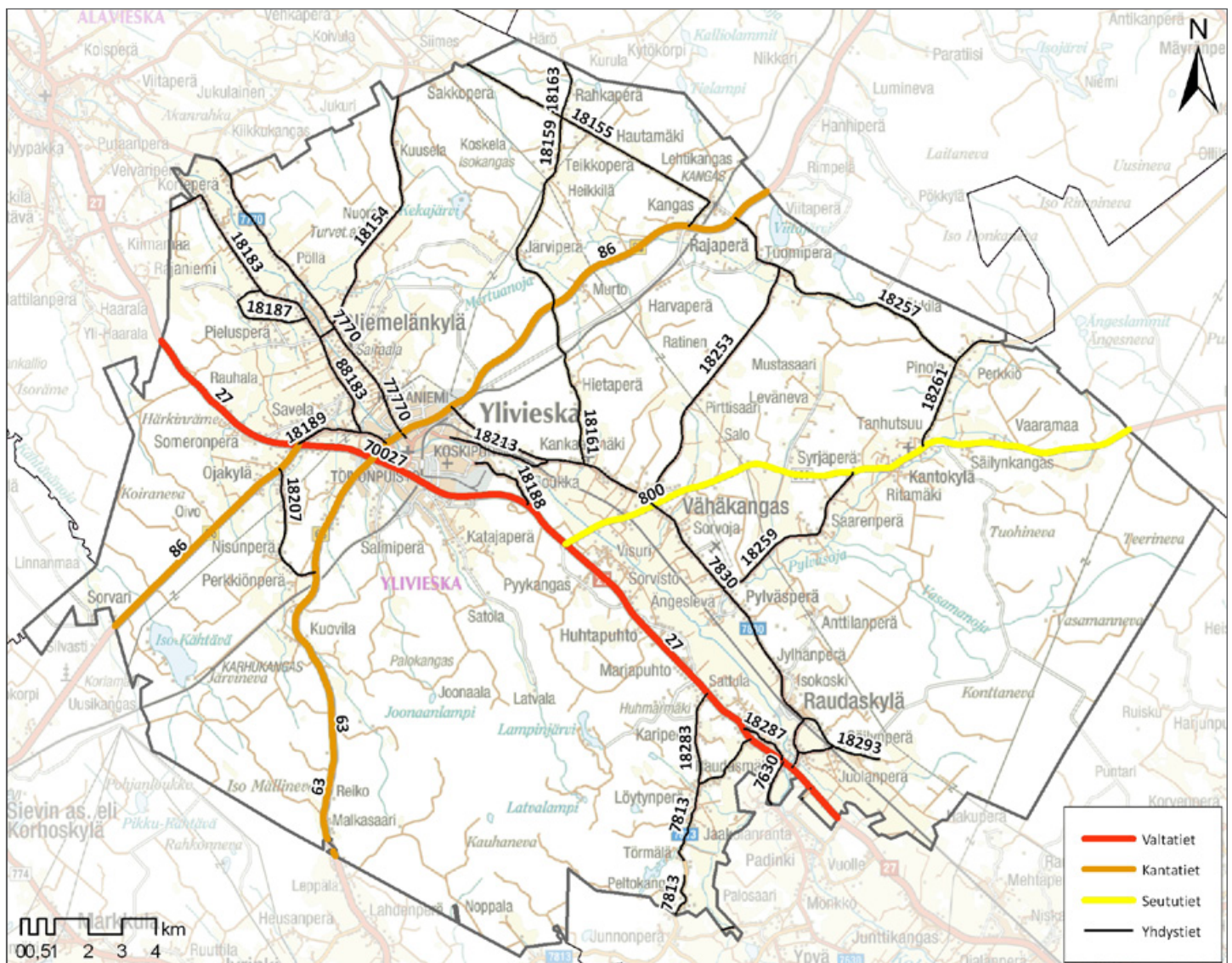
1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Ylivieskan kaupunki sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kaupungin pinta-ala on noin 573 km² ja sen läpi virtaa Kalajoki. Ylivieskassa on noin 14 100 asukasta (1.1.2011). Kaupungin asukastiheys on 25 asukasta/km². Väkiluku on kasvanut viime vuosien aikana (vuosikasvu 0,6-1,2%). Ikäjakautum mukaan alle 15-vuotiaita on 21% ja yli 64-vuotiaita 15%. Lasten osuus on suurempi ja ikäihmisten osuus hiukan pienempi kuin Suomessa keskimäärin.

Ylivieska on merkittävä kaupan keskus ja palvelee noin 100 000 asukkaan markkina-aluetta. Kaupungin työpaikoista noin 75% on palvelualojen työpaikkoja ja rakennusalan ja teollisuuden osuus on noin 19%. Työmatkapendelöinti lähikuntien välillä on runsasta.

1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Ylivieskan maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa ja alustavan aikataulun mukaan uusi maakuntakaava tulisi maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 2013. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan osayleiskaavojen avulla ja niitä on Keskustan ja Niemelänkylän alueilla. Asemakaavat ovat keskustan alueella.



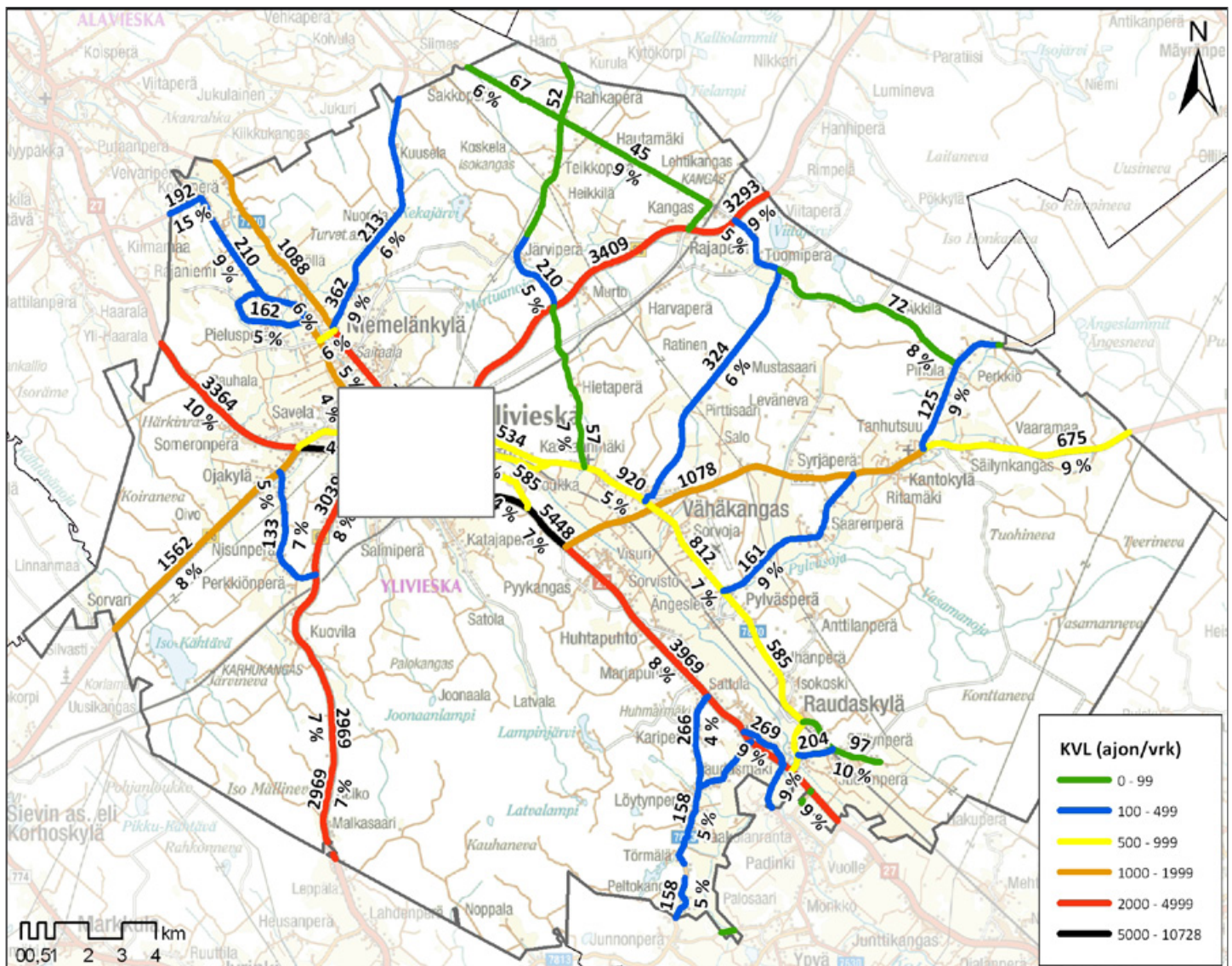
Kuva 1. Suunnittelualue ja maanteiden numerot.

1.3

Liikenneverkko

Ylivieskan tärkeimmät liikenneväylät ovat kunnan läpi kaakkois-luoteissuunnassa kulkeva valtatie 27 (Savontie / Kalajoentie) sekä pohjois-eteläsuunnassa kulkevat kantatiet 63 (Sievintie) ja 86 (Kokkolantie / Ouluntie). Tärkeitä maanteita ovat Haapavesitie (mt 800), Vähäkankaantie (mt 7830) ja Visalantie (mt 7770). Taajamassa on useita kokoojaväyliä, joista tarkemmin kohdassa 4 Toimenpide-esitykset. Kevyen liikenteen väyliä on taajamassa ja taajamasta lähtevillä maanteilla sekä Vähäkankaalla. Tievalaistus on rakennettu kaduille, taajaman maanteille ja haja-asutusalueilla maanteille kylien yhteydessä.

Suurin liikennemäärä on valtatiellä 27 keskustassa radan ylikulkusillalla, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 11 000 ajoneuvoa. Muutamilla vilkkaimmilla kaduilla liikennemäärät ovat myös noin 10 000 ajon. / vrk. Haja-alueen suurimmat liikennemäärät ovat Savontielle ja Kalajoentielle (vt 27) 3400-5500, Ouluntielle (kt 86) noin 3400 ja Sievintielle (kt 86), noin 3000 ajoneuvoa. Taajamassa nopeusrajoitukset ovat pääasiassa 40 km/h. Valta- ja kantateilla nopeusrajoitus on haja-alueella pääosin tiekohtainen 100 km/h. Myös Haapavesitiellä on 100 km/h –rajoituksia. Muualla haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Kylien ja muiden asutustihentymisen kohdalla nopeusrajoitus on alempi. Vaihuttu nopeusrajoitus (80/60 km/h) on Savontielle (vt 27) Raudaskylällä, Kalajoen sillan molemmin puolin (koulureitti).



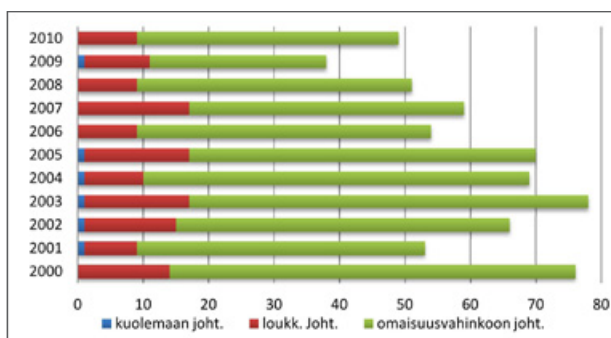
Kuva 2. Maanteiden liikennemääriä (ajoneuvoja / vrk. ja raskaan liikenteen osuus prosentteina).

Ylivieskan läpi kulkevat Helsinki-Kemijärvi ja Iisalmi-Ylivieska radat, joista varsinkin ensiksi mainitulla liikenne on hyvin vilkasta. Ylivieskan alueella on useita tasoristeyksiä.

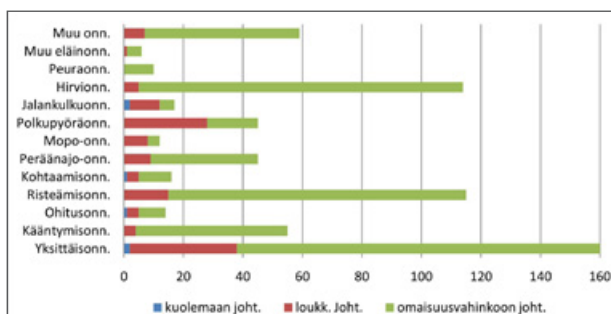
1.4 Liikenneonnettomuudet

Ylivieskan tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista. Ylivieskassa on tarkastelujaksolla tapahtunut 663 onnettomuutta, joista 6 johti kuolemaan, 131 loukkaantumisiin ja 526 omaisuusvahinkoihin.

Onnettomuuksien vuosittainen kokonaismäärä on vähentynyt viime vuosina mutta henkilövahinkoonnettomuuksien määrä on pysytellyt kuta kuinkin saman suuruisena. Asukasmäärään suhteutettuna Ylivieskassa on sattunut vuosittain vähemmän onnettomuuksia kuin koko maassa ja muissa seutukunnan kunnissa. Loukkaantuneiden määrät suhteutettuna asukasmääriin ovat Ylivieskassa pienemmät koko maahan tai Pohjois-Pohjanmaahan verrattuna.



Kuva 3. Ylivieskan liikenneonnettomuuksien määrät vuosittain.

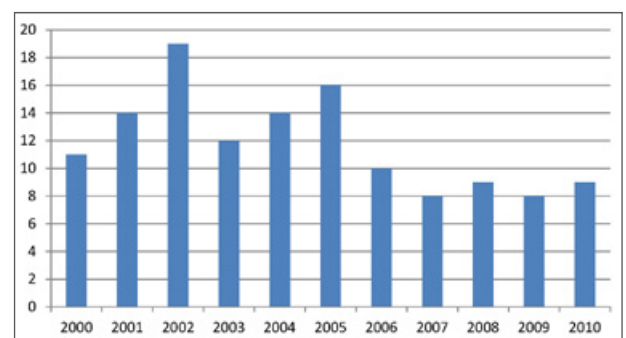


Kuva 4. Ylivieskan liikenneonnettomuustyyppit.

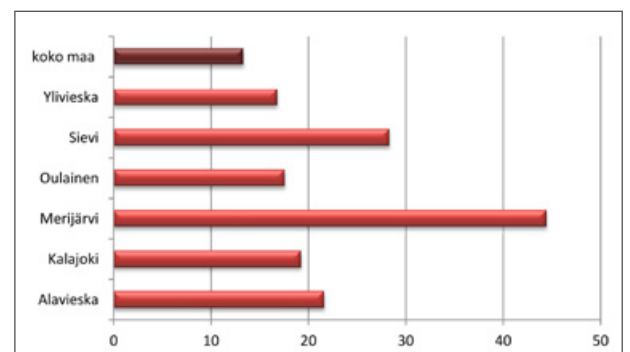
Eniten liikenneonnettomuuksia Ylivieskassa tapahtui loka-tammikuussa. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui perjantaisin ja lauantaisin. Vuorokauden ajoista selkeästi eniten onnettomuuksia on sattunut iltpäivisin.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia tai hirvionnettomuuksia. Lähes yhtä paljon on sattunut myös risteämisonnettomuuksia, mikä on Ylivieskan ominaispiirre. Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakaumasta nousee esiin 15-vuotiaiden osuus; viisitoistavuotiaiden ryhmä on suurin. Onnettomuudet ovat sattuneet vilkkaimmilla tieosuuksilla. Haja-alueelta ei löydy selkeitä onnettomuuskasauksia, mutta hirvionnettomuuksia on sattunut useita Ouluntiellä lähellä Kankaan ylikulkua. Taajamassa onnettomuusmäärän perusteella pahimpia paikkoja ovat vilkkaasti liikennöidyt risteykset. Taajaman alueella on sattunut varsin useita polkupyöräonnettomuuksia.

Ylivieskassa onnettomuuksiin joutuneista suuri osa on alkoholin alaisena. Suhteellinen osuus on noin 16%, kun koko maassa osuus on noin 14%.



Kuva 5. Ylivieskan hirvionnettomuuksien määrät vuosittain.



Kuva 6. Alkoholitapausten suhteellinen määrä kaikista onnettomuuksista.

1.5

Kyselyt

Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille, koululaisille sekä hallintokuntien edustajille vuoropuhelua lisäävä mielipidekysely. Kyselyt järjestettiin maaliskuussa 2011 ja se toteutettiin Internetin avulla.

Asukaskysely

Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperilomakkeella. Kyselyyn vastasi 123 ylivieskalais- ta. Yleensä vastaajat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia.

Suurin osa vastaajista piti Ylivieskan liikenneturvalli- suuden tilaa melko hyvänä (54%), ja osuus on hiukan suurempi kuin seutukunnassa keskimäärin. Tärkeim- pinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat esittivät liikennekasvatuksen lisäämistä (hiukan suurempi osuus kuin seutukunnassa), kevy- en liikenteen väylien rakentamista (hiukan pienempi osuus kuin seutukunnassa) ja näkemien raivaamista.

Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Yli- vieskassa kyselyyn vastasi 36 % koululaisista (652 kpl). On syytä huomata, että osa oppilaista on vas- tannut kotona vanhempien avustuksella. Siten koto- na tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen "mielipiteen".

Vastanneista ylivieskalaisista koululaisista kulkee pol- kupyörällä suurempi osa kuin seudulla keskimäärin ja polkupyöräily onkin selkeästi suosituin tapa liikkua koulu- ja kaverimatkat. Turvavälineiden käytössä ei ole selkeitä eroja seutukunnan tuloksiin. Vastaajista alle puolet käyttää aina tai yleensä pyöräillessään pyöräilykypärää. Vastaajien mielestä koulu- ja kaveri- matkat ovat turvallisia tai melko turvallisia. Vastaajien mielestä pyöräteitä tulisi aurata paremmin.

Hallintokuntakysely

Kohdekuntien hallintokunnilta kysyttiin liikenneturval- lisuustyön nykytilasta ja kehittämistarpeista. Tarkem- min hallintokuntakyselyn tuloksia käsitellään luvussa 3. "Liikenneturvallisuustyön organisointi".



Kuva 7. Näkymä Ojakylän koulun liittymästä.

1.6

Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kaupunkilaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta.

Kyselyyn vastanneiden joukosta kävi ilmi, ettei joukkoliikenteen käyttö ole kovin suurta Ylivieskassa. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat.

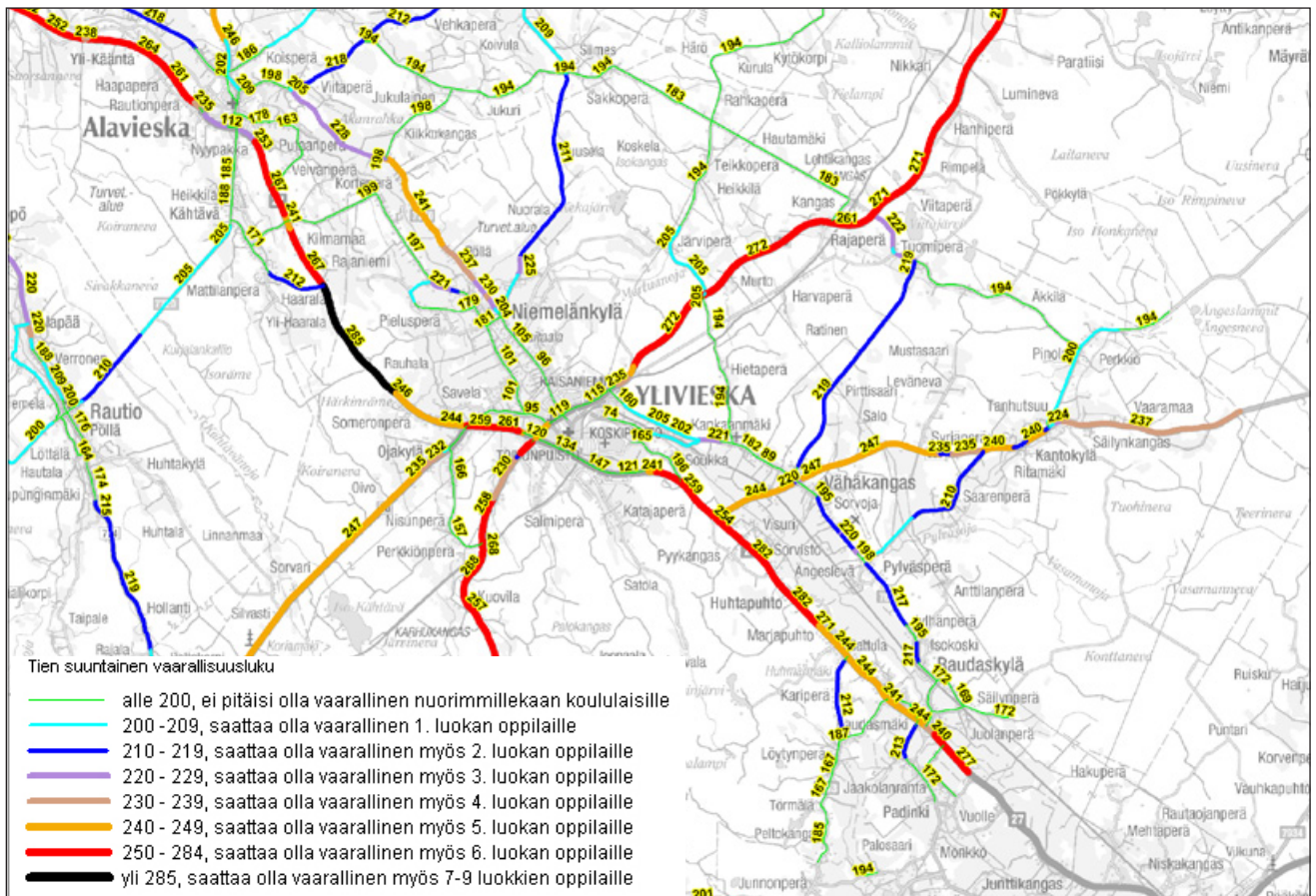
Kumminkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee kuitenkin heikot joukkoliikenneyhteydet etenkin harvaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen.

1.7

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä, ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.



Kuva 8. Koululiitu-menetelmän tulokset Ylivieskan alueelta.

Kouliitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Ylivieskaan on laadittu vuonna 2001 edellinen tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteistä on toteutunut vajaa kolmasosa. Vuonna 2010 on laadittu valtatie 27 kehittämissuunnitelma Ylivieskan taajaman kohdalta. Keskustan alueelta on laadittu useita yleissuunnitelmatasoisia selvityksiä viime vuosien aikana, mm. koulupihoista ja kevyen liikenteen väylistä.

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. ”Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys”, ”Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys”, ”Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet” ja ”Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030”.

1.9

Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuusaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelma-kohteisiin.



Kuva 9. Savontie eli valtatie 27 on hyvin vilkkaasti liikennöity Savarin alueella.

Ylivieskassa järjestettiin 20.6.2011 ns. esteettömyyskävely, joka typistyi karttatarkasteluksi huonon sään takia. Keskustan tärkeimmät reitit käytiin läpi käyttäjien kanssa karttatarkasteluna. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on selvittää, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Tässä hankkeessa keskityttiin liikkumisympäristön tarkasteluun. Esteettömyyskävelystä ja sen tuloksista tarkemmin kohdassa 4.7.

1.10

Yhteenveto nykytilanteesta

Nykytilan yhteenveto on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Nykyisen näkemyksen perusteella ongelmallimmat paikat Ylivieskassa ovat: vilkkaimmat liittymät keskustassa sekä kevyen liikenteen yhteyspuutteet Raudaskylällä, keskustassa ja sen lähialueilla. Esteettömyyden kannalta ongelmat keskittyvät jalankulun yhteyspuutteisiin tai turvattomiin risteyskohtiin sekä korkeisiin reunakiviin ja epätasaisiin päällysteisiin.

2 Tavoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on luovuttanut 27.4.2011 liikenne- ja viestintäministeriölle vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman luonnoksen (21.4.2011), jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- **ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveyden arviointi kehittämällä ja väsyneen ajamista vähentämällä**
- **liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttö tehostamalla ja nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla**
- **taajamien liikenneturvallisuuden kehittämisen rauhoittamalla taajamaliikennettä**
- **maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Suunnittelualueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Ylivieskassa. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen. Pohjois-

Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2011-2014 vuonna 2011. Sen tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin tavoitteisiin ja paikallisiin lähtökohtiin. Suunnitelmassa on asetettu toiminnallisiksi tavoitteiksi liikenneturvallisuustyön toimijamallin kehittäminen ja sen jalkauttaminen kaikkiin kuntiin. Toisena toiminnallisena tavoitteena on tutkimustyön edistäminen alueellamme. Maakunnallisessa suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön periaatteet ovat: ”tukea on tarjolla”, ”yhdessä uusia avauksia”, ”pienistä virroista kasvaa suuri joki” ja ”laajalla rintamalla”. Paikalliselle (kuntakohtaiselle) liikenneturvallisuustyölle annetaan tukea ja jaetaan osaamista liikenneturvallisustoimijan kautta. Työtä pyritään tekemään poikihallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Ylivieskassa ovat:

- **henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolaria**
- **liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä**
- **liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen**
- **jalankulun ja pyöräilyn edistäminen**
- **toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmän luominen**

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- **liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkamiseen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät**
- **rahoituksen ja työresurssien varmistamiseen**
- **kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen)**
- **polkupyörä- ja risteysonnettomuuksien vähentämiseen**
- **valta- ja kantateiden liikkumisen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen**

3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla

3.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien ja seudun liikenneturvallisuusryhmän kokemukset sekä kuntaryhmiin, sidosryhmiin ja kuntien johtoryhmille suunnattu liikenneturvallisuustyön kysely.

3.1.1 Nykytila

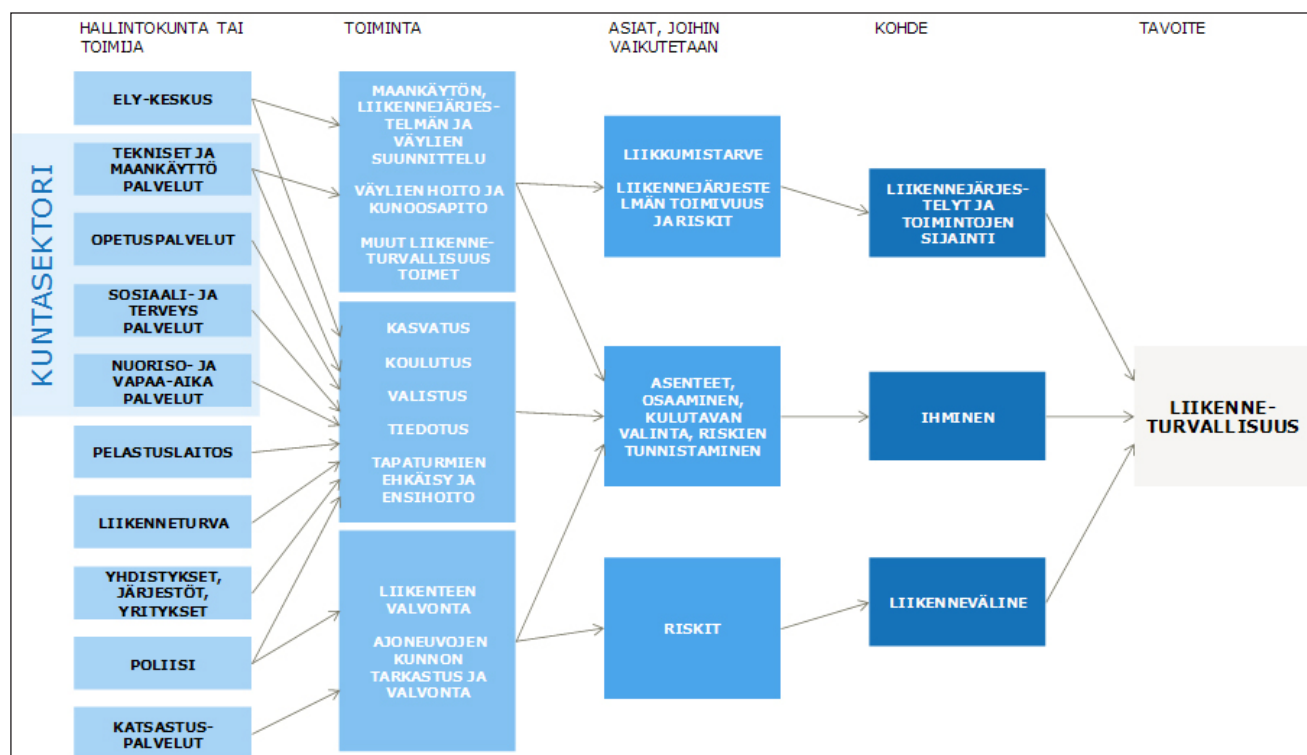
Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä saakka. Toimijatyö vuoden 2007 aikana aktivoi uudestaan ja sekä seudullinen että kuntakohtaiset ryhmät ovat

pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimija-hanke lisäsi liikenneturvallisuusosaamista kunnissa ja nosti liikenneturvallisuustyön painoarvoa. Vuoden aikana rakennettiin työlle uusia toimintamalleja, joista ehkäpä merkittävin on joka toinen vuosi toistuva ”Turvaa Tenaville” –tapahtuma.

Liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita on selvitetty kuntien liikenneturvallisuusryhmille ja kuntien johtoryhmille suunnatun kyselyn avulla. Sen avulla kartoitettiin toiveita mm. ryhmän kokoontumistiheydelle, seurannalle sekä kokouskäytännöille. Seutukunnasta vastauksia kyselyyn saatiin 36, mikä on varsin hyvä aktiivisuus.

3.1.2 Yhteistyön organisointi

Toimivat liikenneturvallisuusryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallituksille ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän



Kuva 10. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet.

toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenneturvallisuuksuystyötä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueellisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

Kyselyn ja liikenneturvallisuuksuunnittelun aikana pidetyn seminaarin palautteen perusteella kannatetuin malli liikenneturvallisuuksuystyön organisoimiseksi on nykyinen toimintamalli, jossa jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuuksuryhmä sekä seudullista työtä koordinoiva kuntien yhteinen ryhmä. Ainoana muutoksena nykytilaan sekä kuntien, että seudullisen ryhmän tueksi toivottiin vastauksissa liikenneturvalisuustoimijaa.

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuuksuryhmiin katiivattiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuuksuystyöl-

le rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuuksuystyössä mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus.

Seudullisessa ryhmässä tulee olla kaksi edustajaa jokaisesta kunnasta sekä seutuhallituksen, peruspalvelukuntayhtymä Kallion, poliisin, pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

3.1.3 Liikenneturvallisuuksuryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät toimivat kunnanhallituksien / kaupunginhallituksien nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuuksuryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuksuden

Taulukko 1. Liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettä
Kouluikäiset	Markku Launonen	Maaru Lapinoja	Jari Ylikulju	Eini Jylänki	Matti Saarenpää	?
		Eero Lehto		Veli Tirilä	Hannele Koutonen	Anna-Maija Virtanen
Nuoret	Helena Häivälä	Minna Saari			Vesa Nuutinen	Kirsi Lappi
Työikäiset	Aila Nuorala					
lääkkäät	Matti Isomaa	Vuokko Pöytäri			Riitta Tervämäki	Aili Nuorala
Tekninen	Hannu Haapakoski	Matti Sirviö Marko Raiman	Tuomo Perälä	Markku Ketonen	Paavo Hankonen	Mauri Haikola
				Heikki Yliniemi		
Hallinto			Kari Jokela			
			Heikki Mehtälä			
Autokoulu				Pekka Jyrinki		Mauri Repo
						Tapio Savikko
Pelastuslaitos	Jouko Eerola			Jari Arvio		Harri Huomo
4H		Sari Puhakka				Mari Kurikkala?
Autoliitto		Seppo Rasmus				
Liikennöitsijä			Ari Saukko	Esa Pirttijärvi	Tomi Huovari	
Liikennöitsijä				Jaakko Laulumaa		
Poliisi	Marko Säily	Timo Reinikainen	Tarja Salmela		Jarkko Sipilä	Tomi Myllykangas
ELY	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen
	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen
Liikenneturva	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski
Seudullisessa ryhmässä	Markku Launonen		Jari Ylikulju	Markku Ketonen	Matti Saarenpää	
Seudullisessa ryhmässä	Hannu Haapakoski		Tuomo Perälä	Eini Jylänki	Paavo Hankonen	

parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuusryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuutta käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

3.1.4

Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

Liikenneturvallisuusryhmän tarkoitus ei ole, että muuttamaan hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuusryhmän kunnassa. Ryhmän tehtävä on koordinoita työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Eri tahojen liikenneturvallisuusryhmä on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulun-, päivähoito- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuusryhmä edesauttaa oman työn tekemistä. Oma tehtäväkenttensä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla. Liikenneturvallisuusryhmä pystyy merkittäväällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Antaa kasvot kunnan liikenneturvallisuustyölle ja motivoi ryhmäänsä**
- **Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Ylivieskan seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä**
- **Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä**

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä:

- **Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot**
- **Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuusryhmän sisäisesti ja ulkoisesti**
- **Toimii liikenneturvallisuusryhmän tukihenkilönä**
- **Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä**
- **Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja**
- **Kokoaa tiedot seurantaan varten**

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin**
- **Luoda liikenneturvallisuusryhmän verkosto edustamalleen taholle**
- **Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista**
- **Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuusryhmän toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana**
- **Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuusryhmälle**
- **Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuusryhmässä**

3.1.5

Liikenneturvallisuusryhmän rooli

Kuntien liikenneturvallisuusryhmän ja -ryhmien tukena ja koordinaattorina toimii ulkopuolinen henkilö, ns. liikenneturvallisuusryhmän toimija. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuusryhmän tukeminen. Kyselyn perusteella toimijan rooli vaihteli sihteerin roolista tapahtumakoordinaattoriin. Yhteen vetona voisi tulkita kuntaryhmien toivovan toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Työn liikenneturvallisuusseminaarissa nimettiinkin toimijan tehtäväkuva kuvaavasti ”Unilukkariksi”.

Liikenneturvallisuusryhmän toimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuusryhmän suunnitelmassa alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinoitaa. Ylivieskan seutukunta muodostaa tässä mallissa yhteisen toiminta-alueen Oulun eteläisten seutukuntien (Raahe, Siikalatva ja Nivala-Haapajärvi) kanssa.

3.1.6

Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikenneturvallisuustyöhön olisi kunnissa hyvä varata rahoitusta vuosittain vähintään 50 senttiä / asukas. Tällä rahalla pystytään ylläpitämään aktiivista liikenneturvallisuustyötä kunnissa ja seudulla sekä edistämään liikenneturvallisuustyötä mm. tapahtumin, kilpailuin ja koulutuksin. Tällä rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan nykyisen liikenneturvallisuustyön ohella 1-2 liikennekilpailua / vuosi, varmistettaisiin nykyiseen kalenteriin verrattuna yhden tapahtumapäivän toteutuminen / vuosi sekä pystyttäisiin tehostamaan seudulla tehtävää liikenneturvallisuuskoulutusta. Rahan tarve liikenneturvallisuustyöhön on hyvin vähäinen verrattuna liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin. Ylivieskan seudun kuntien liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat keskimäärin 14 000 €/vuosi. Yhden loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden hinnalla pystyttäisiin seudulla tekemään 20 vuotta esitetyn kaltaista aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

3.1.7

Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako

Seudullinen ryhmä on toiminut kunnallisen liikenneturvallisuustyön tukena ohjaamalla laajempia yhteisiä tapahtumia. Samoin seudullisella ryhmällä on roolinsa tiedon välittämisessä kuntien välillä sekä tiedottamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kun-

tien liikenneturvallisuustyön ohjaus, liikenneturvallisuustoimijan työn ohjaus, ja liikenneturvallisuustyöstä vastaaminen maakunnalliselle ryhmälle. Seudullisen ryhmän kokoustiheydeksi sopii hyvin kolme - neljä kokousta vuodessa. Tämän lisäksi ryhmän on hyvä kokoontua valmistelevaan isompia tapahtumia ja koordinoimaan mahdollisia yhdessä toteutettavia projekteja.

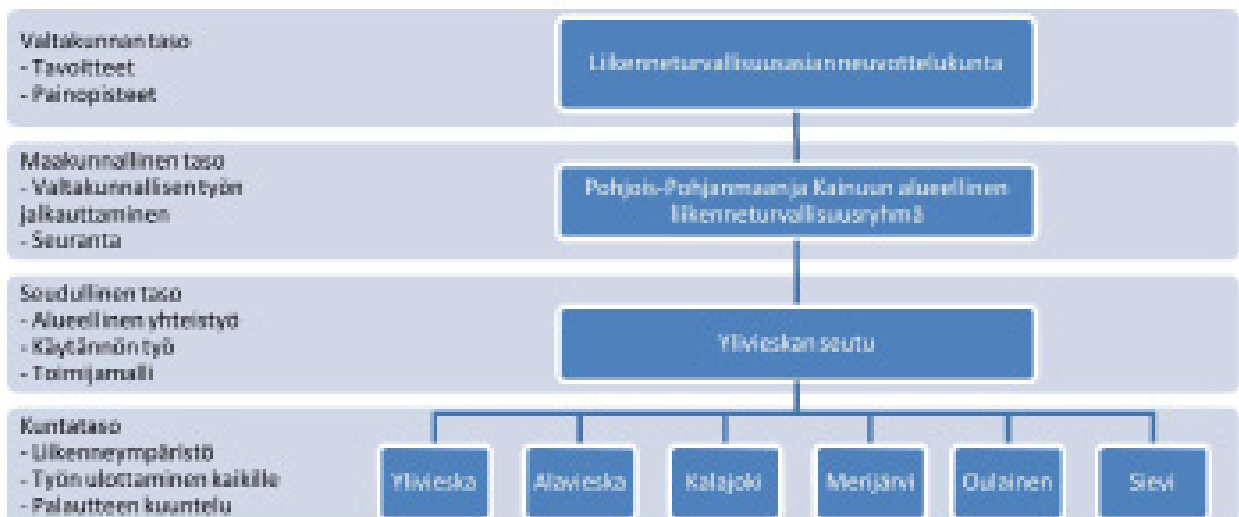
3.2

Työn sisältö

3.2.1

Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kaaviossa. Koska seudulla on eri kokoisia kuntia, on myös vuosikiertoa syytä sopeuttaa kunnan koon mukaisesti. Isompien kuntien on hyvä kokoontua 3-4 kertaa vuodessa, kun taas pienimmille kunnille riittää 1-2 kokousta vuodessa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyyn. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syksy (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun.



Kuva 11. Liikenneturvallisuustyön tasot.

Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.

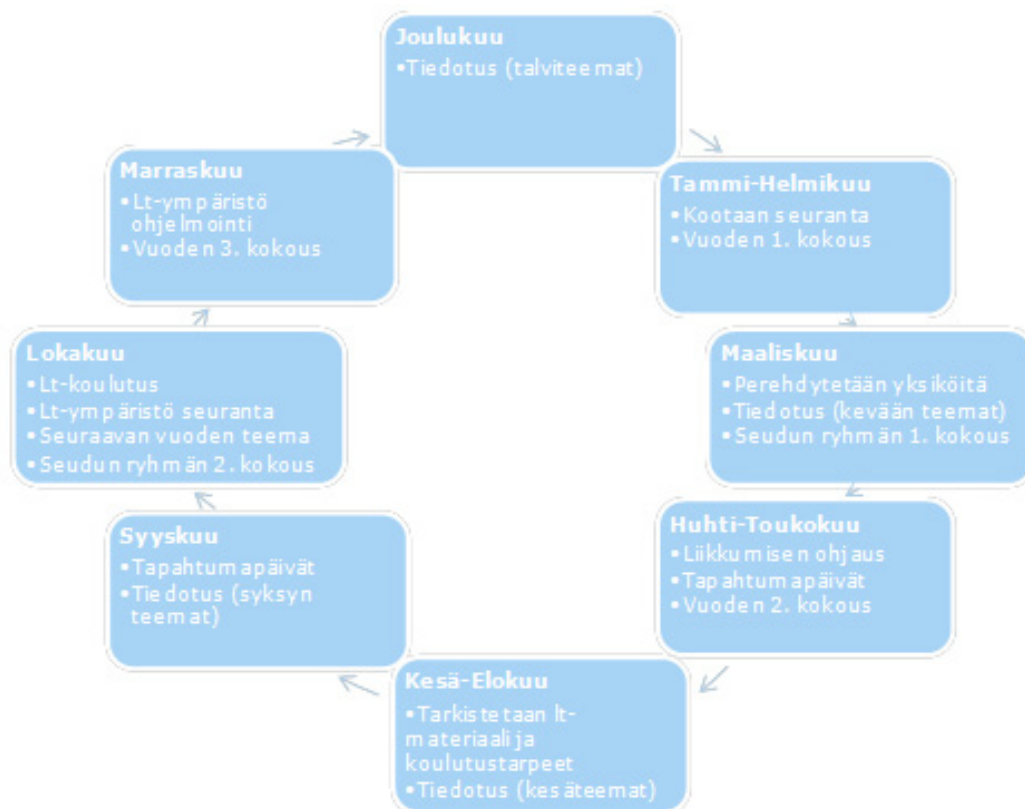
Liikenneturvallisuusryhmien työtä toivottiin laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin puhtaammin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset koettiin tärkeinä teemoina. Liikkumisen ohjauksen teemoja tulee käsitellä sekä kuntien että seudun ryhmissä.

Varahenkilöitä pidettiin tärkeinä varsinkin ryhmän keskeisimmille toimijoille. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuutta ei nähdä minään itseisarvona. Liikenneturvallisuustyö vaatiiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan näh-

dä etuna. Liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tulee varmistaa oman hallintokuntansa / toimialansa edustus liikenneturvallisuusryhmän tapaamisissa.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ohella seudullisen ryhmän olisi hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen kokous olisi hyvä ajoittaa helmi-huhtikuun välille, jolloin kuntaryhmissä on tehty yhteenveto menneen vuoden liikenneturvallisuustyöstä ja suunniteltu tulevaa työtä. Seudullisen ryhmän tehtävänä on tässä vaiheessa tukea kunnallista työtä. Samoin seudullinen ryhmä voi itsenäisesti miettiä alkuvuoden tapaamisessa yhteisiä koulutuksia ja tapahtumia.

Seudullisen ryhmän toinen kokous sijoittuu ajallisesta loppuvuoteen. Näin voidaan seudullisesti koordinoida yhteisesti teemoja, joiden toteuttamisesta paikallisesti kuntaryhmien vuoden viimeisissä kokouksissa sovi-
taan. Seudullisten ryhmien molemmissa kokouksissa voidaan ohjata ja seurata liikenneturvallisuus-toimijan työtä. Kokouksissa voidaan vertailla liikenneturvallisuustyön kokemuksia eri kunnissa.



Kuva 12. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellinen toiminnan vuosikierto.

3.2.2

Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuosi-teemat. Teemojen valinnalla keskitetään myös liikenneturvallisuusryhmän voimavaroja yhteen tärkeään teemaan kerrallaan. Tulevina vuosina teema valitaan aina edellisen syksyn aikana ja samalla vahvistetaan ohjelma, miten kyseinen teema liikenneturvallisuustyössä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

Vuosien 2012-2015 liikenneturvallisuustyön teema on liikenneturvallisuussuunnitelman kvt-seminaarin palautteen perusteella ”Asenteet liikenteessä”. Tämä teema kokoaisi hyvin yhteen eri hallintokunnissa tehtävää työtä ja toimisi mainiona perustana uusien toimintamallien sisäänaajamiselle seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. Muita tärkeitä esiin nostettuja liikenneturvallisuustyön teemoja, joista liikenneturvallisuusryhmä syksyin teemansa valitsee, ovat:

- **Mopoiilu**
- **lökkäiden liikenneturvallisuus**
- **Lasten liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 3 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineinä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työstetään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Ylivieskan seudun kvt-suunnitelma on valmistunut vuonna 2001. Tuossa suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä.

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyössä tapahtumapäivät ovat muodostaneet hyvän rungon, joka rytmittää tehtävää työtä sekä luo sisältöä aktiiviselle kuntatyölle. Myös tulevaisuudessa tästä toimintamallista on hyvä pitää kiinni. Pyöräilykisa ja Turvaa Tenaville -päivä muodostavat alakoululaisten liikenneturvallisuustyön perustan. Mikäli seudulla päädytään toteuttamaan liikenneturvallisuustyötä toimijavetoisesti, olisi mahdollista toteuttaa säännölliset tapahtumapäivät myös esimerkiksi nuorille ja ikäihmisille.

3.3

Toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Niiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kulua puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyse- lyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- **Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).**
- **Liikennerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikennerikkomuksia).**
- **Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihteeri kirjaavat tapaamisten määrän ja laativat muistioista vuosikertomuksen).**
- **Koulutustilaisuudet ja Asiantuntijavierailujen –poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoitavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).**
- **Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)**

Maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Se voi tarvittaessa velvoittaa seudullisia ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.



Kuva 13. Kevyen liikenteen silta Kalajoen yli Raudaskylällä.

läpuolille. Laajenevia teollisuusalueita on Ouluntien ja Savontie varsilla. Tämän suunnitelman toimenpidesuunnitelmassa huomioidaan maankäytön laajentumissuunnat.

Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat. Erityisesti tämä näkyy keskustaajaman lähialueilla. Kattavaa kevyen liikenteen väylästä ei aina pystytä rakentamaan. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät kasvattavat riskiä maanteillä. Selvimmin tämä näkyy Ylivieskassa Visalantiellä, Kalajoentiellä ja Vähäkankaantiellä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen, etenkin koulumatkojen osalta. Kaupungin ja ELYn on veloitettava uudet hajarakentajat yhdistämään tontti- ja yksityistieliittymiä valta- ja kantateillä ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.

4.2

Kävely ja pyöräily

4.2.1

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräily vähentävät autoilua, vaikutukset



Kuva 15. Rannan koululle tuleva väylä asfaltoitiin kesällä 2011.

näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppatieteen sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan parantaa pienillä yksityiskohdilla, esimerkiksi pyöräpysäköimistä varten on olemassa hyvät telineet. Ne ovat katettuja ja sellaisia, että pyörän saa lukittua rungostaan. Tärkeitä pyöräpysäköinnin paikkoja ovat kaupat, viirastot, koulut, päiväkodit, kirjastot ja liikuntapaikat. Pysäköintipaikkojen sijoittamisessa pyritään siihen, että ne ovat helpommin saavutettavissa kuin autojen pysäköintipaikat ja niiden kunnossapito onnistuu myös talvella.

Ylivieskassa ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taa- jamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydin- alueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamissa ja niiden lähialueilla.

4.2.2

Jalankulun ja pyöräilyn reitit

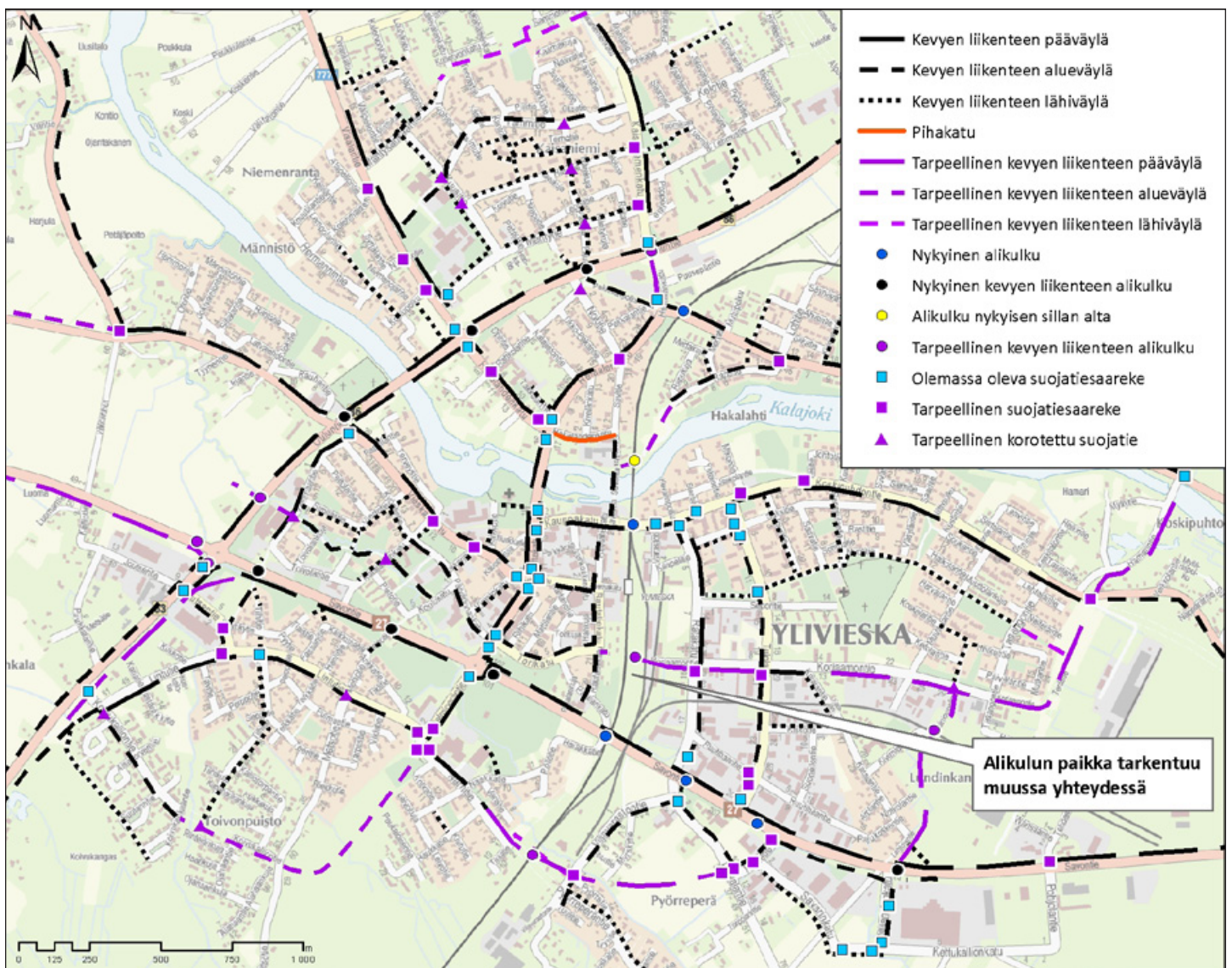
Keskustan kevyen liikenteen väylät on luokiteltu vastaavasti kuin tiet ja kadut. Kevyen liikenteen väylät on jaettu pää-, alue- ja lähiväyliin. Pääväylät ovat kaupunginosien välisiä väyliä ja johtavat jalankulun ja pyöräilyn kannalta tärkeisiin paikkoihin, kuten ydin-

keskustaan, ja yleensä ne sivuavat kouluja. Alueväylät täydentävät pääverkkoa ja ovat yleensä kaupunginosien sisäisiä tärkeitä väyliä. Lähiverkko johtaa liikenteen tonteilta pää- ja alueväylille. Luokittelussa on huomioitu maankäytön lähivuosien laajentumissuunnat.

Tärkeimpiä uusia väyliä keskustassa ja sen lähituntumassa ovat Kalajoentien väylä, Hamarin sillalta ydinkeskustaan ja Savariin johtavat väylät, Salmiperäntien suuntainen väylä ja Toivonpuistosta Savariin johtava väylä. Merkittäviä yhteyksiä ovat radan alittavat reitit Toivoniemen ja Savarin välillä sekä Asemanseudun kohdalla. Oheisessa kuvassa esitetty keskustan kevyen liikenteen tavoiteverkko, jonka tärkeimmät osat on esitetty myös toimenpideohjelmassa.

Haja-alueella lähivuosien tärkein reitti on valtatie 27 suuntainen väylä Raudaskylässä ja myös Vähäkan-kaalla on syytä varautua väylän jatkamiseen kohti keskustaa.

Tärkeä osa liikkumisen turvallisuutta on kevyen liikenteen väylien ja katujen / teiden risteysten hyvät järjestelyt. Tässä suunnitelmassa on tarkasteltu erityisesti pää- ja kokoojateiden/katujen sekä pää- ja alueväylien risteyskohtia. Oheisessa kuvassa on esitetty kevyen liikenteen alikulut, suojatiesaa-arekkeet ja korotetut suojatie tai liittymäalueet. Kiireellimmät kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla väylillä ja erityisesti lähellä kouluja. Tärkeimmät toimenpiteet on esitetty toimenpideohjelmassa.



Kuva 16. Taajamateiden ja kevyen liikenteen väylien jäsentely.

Kalajoen eteläpuolella pyritään muodostamaan joen suuntainen koko jokilaakson kattava reitti. Se on osa jalankulun ja pyöräilyn valtakunnallista edistämisperiaatetta. Vaikka pitkämatkaiselle kevyelle liikenteelle on nyt todennäköisesti vähän tarvetta, yhteydet palvelevat paikallista liikennettä ja antavat laajempia mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Monin paikoin yhteys kulkee kevyen liikenteen väyliä pitkin, ja maanteiden ja yksityisteiden osalta huomioidaan jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuus. Paikoin yhteyttä täydennetään uusilla teillä. Yhteys palvelee myös monin paikoin maatalousliikennettä, jonka ei tarvitse mennä valtatielle. Ylivieskassa käytettävissä olevia teitä ovat Niemelänkyläntie, Savelantie, Koskipuhdontie, Vuolletie, Visurintie, Huhtalantie ja Raudasmäentie. Tarvittavia uusia yhteyksiä on mahdollisesti valtatie varteen sijoittuva väylä Palkkitieltä itään ja ainakin Koskipuhdontien liittymästä itään Vuolletielle ulottuva yhteys sekä Raudaskylän kevyen liikenteen väylät (Huhtalantie-Raudasmäentie ja Raudasmäentie-Lentokentäntie).

4.3

Teiden ja katujen toimenpiteet

Liittymät

Valtatien 27 liittymiä parannetaan, jotta liittymäratkaisut olisivat yhtenäiset pitemmällä tiejaksolla ja vilkkaimmilla osuuksilla liikenteen sujuvuutta parannetaan:

- **Lentokentäntien (mt 7830) liittymään väistötötila ja liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret**
- **Välikyläntien (mt 7639) liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret**
- **Raudasmäentien (mt 18 287) liittymiin (eteläinen ja pohjoinen) liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret**
- **Löytyntien (7813) liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret (vastakkainen Kassantien liittymä katkaistaan kevyen liikenteen alikulun rakentamisen yhteydessä)**
- **Haapavedentien (mt 800) liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret**
- **valtatien kehittämissuunnitelman 1. vaiheen ratkaisun mukaan**

- Tehdastien liittymä kanavoidaan ja rakennetaan liikennevalo-ohjaus
- Tulolantien lisäkaista
- mahdollisesti Valtakadun kiertoliittymän kehittäminen

- **Ouluntien (kt 63) / Sievintie (kt 86) liittymässä varaudutaan eritasoratkaisuun (kantatien 86 suunnitelmien mukaan)**

Sievintien (kt 86) liittymiä esitetään parannettavaksi:

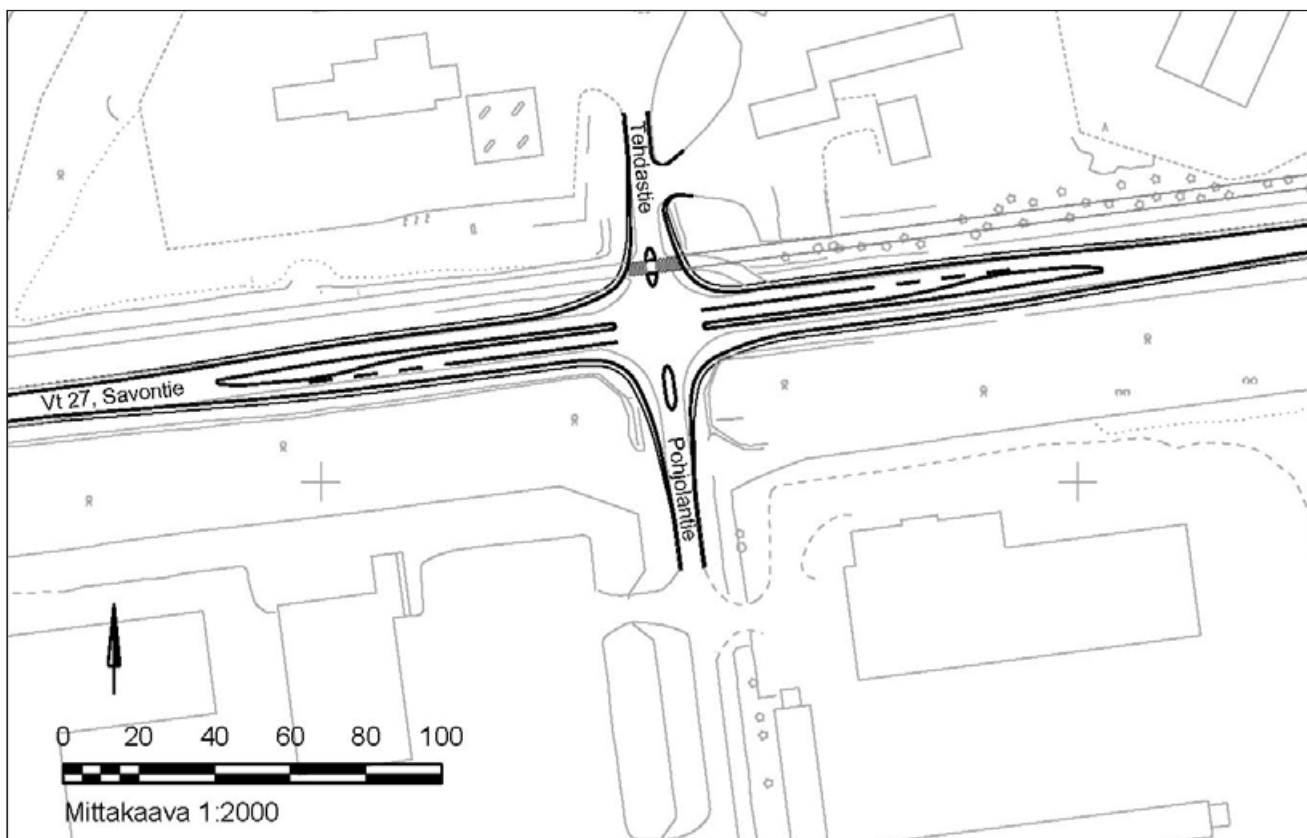
- **Koivukalliontien liittymään väistötötila**
- **Puuhakalantien liittymää on syytä kehittää esimerkiksi rakentamalla sivusuunnan tulppasaareke, jos kadun varren maankäyttö kehittyy**
- **Joutsentien liittymässä rakennetaan sivusuunnan tulppasaarekkeet (päätie kanavoitu) viimeistään, kun valtatie varteen rakennetaan kevyen liikenteen väylä**

Ouluntien (kt 86) liittymiä esitetään parannettavaksi:

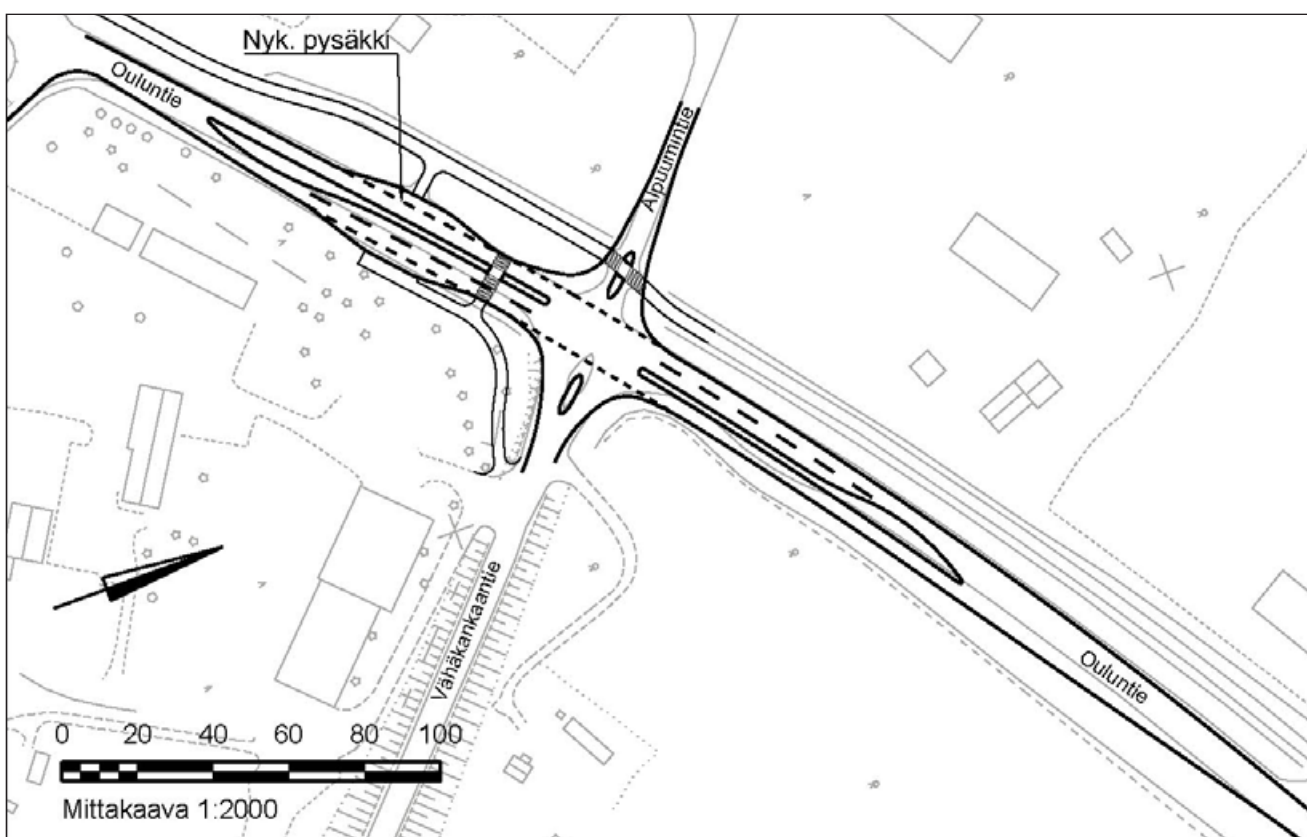
- **Savelantien (mt 18 189) / Vieskankadun liittymä kanavoidaan ja rakennetaan liikennevalo-ohjaus**
- **Vähäkankaantien (mt 7830) / Alpumintien liittymä kanavoidaan**
- **Rahkanlantien (mt 18 159) / Hietalantien (mt 18 161) liittymäsaarekkeiden merkkivarsiin tehostevarret**



Kuva 17. Ouluntien ja Savelantien liittymä esitetään kanavoitavaksi.



Kuva 18. Savontien ja Tehdastien liittymä esitetään kanavoitavaksi.



Kuva 19. Ouluntien ja Vähäkankaantien liittymä esitetään kanavoitavaksi.

- **Kankaantien (mt 18 155) liittymäsaarekkeen merkkivarsiin tehostevarret**
- **Tuomiperäntien (mt 18 257) / Kankaan asematien liittymäsaarekkeiden merkkivarsiin tehostevarret**
- **varaudutaan uuden maankäytön vaatimaan liittymään valtatie 27 liittymän pohjoispuolella**
- **toteutetaan Helaalankatu kantatielle saakka ja rakennetaan liittymäjärjestelyt sekä kevyen liikenteen aliikulku**
- **edellisen liittymän pohjoispuolella varaudutaan mahdollisen terminaalialueen liittymään**

Keskustan kaduille toteutetaan ainakin seuraavia toimenpiteitä

- **liikennevalo-ohjaus ja tarvittaessa kaistajärjestelyt**
 - Valtakatu / Vieskankatu
 - Valtakatu / Kauppakatu
 - Valtakatu / Hakalahdenkatu
 - Kauppakatu / Rautatienkatu
 - Kauppakatu / Ratakatu
 - Asemakatu / Rautatienkatu
- **kiertoliittymä Salmiperäntien ja Lintutien / Närhitien liittymään**

Linjaosuudet

Savontien (vt 27) toimenpiteet keskustan kohdalla on määritelty tien kehittämissuunnitelmassa. Tämän suunnitelman toimenpide-esityksiin on otettu mukaan selvityksen ensimmäisen vaiheen toimenpiteet. Niitä



Kuva 20. Sievintie kapenee Perkkiöntien liittymän lähellä.

on kaksi vaihtoehtoa, jotka riippuvat Asemanseudun alikulun toteuttamisesta. Keskeisiä toimenpiteitä ovat Savontien ja Valtakadun liittymän kehittäminen, Savontien lisäkaistojen rakentaminen ja Savarin alueen liittyminen edelleen kehittäminen.

Kalajoentie (vt 27) Someronperältä Kalajoen suuntaan ja Sievintie (kt 63) Perkkiöntien (mt 18207) liittymästä Sieviin päin tulisi levittää yhdeksänmetriseksi, eli levennystarve on 0,5 – 1,0 metriä. Kolmi- ja nelinumeroisten maanteiden päällysteen leveydet ja kaltevuudet on syytä tarkistaa ja korjata uudelleen päällystysten yhteydessä.

Mopoilureitit

Lainsäädännössä lähtökohta on, että mopolla ajetaan tien pientareella tai mikäli piennar on kapea, niin ajoradan reunassa. Väylänpitäjä voi sallia mopoilun kevyen liikenteen väylällä lisäkilvellä ”mopoilu sallittu”. Kevyen liikenteen väylät on kuitenkin yleensä suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn lähtökohdista, eikä niissä ole huomioitu mopoilijoiden ajonopeuksia eikä tilantarvetta. Viime vuosien aikana on tehty useita selvityksiä Pohjois-Suomessa mopoilusta, ja mm. Oulun, Raahen ja Kajaanin seuduilla on luotu periaatteet mopojen paikasta liikenneverkolla. Samoja periaatteita esitetään noudatettavaksi myös Ylivieskan seudulla. Lisäksi syksyllä 2012 julkaistaneen Liikenneviraston uusi ”Mopon paikka liikenneympäristössä” -ohje. Periaatteen mukaan mopoilu on sallittu kevyen liikenteen väylällä vain valta- ja kantatien suuntaisilla väylillä, taajamien ulkopuolella ja taajamissa vain erityispauksissa. Kevyen liikenteen väylä geomterian ja liittymien on sovellettava mopoiuun.

Mopoilureittien muutosten toteuttamista varten on syytä tehdä kaupungin ja ELY-keskuksen yhteistyönä selvitys moporeiteistä ja mm. mopolla sallittujen väylien näkemien, risteyskohtien turvallisuuden ja liikennemerkkijärjestelyjen oikeellisuuden varmistamiseksi.

4.4

Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu keskustan alueella tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmassa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Väistämisvelvollisuuksiin esitetään pieniä

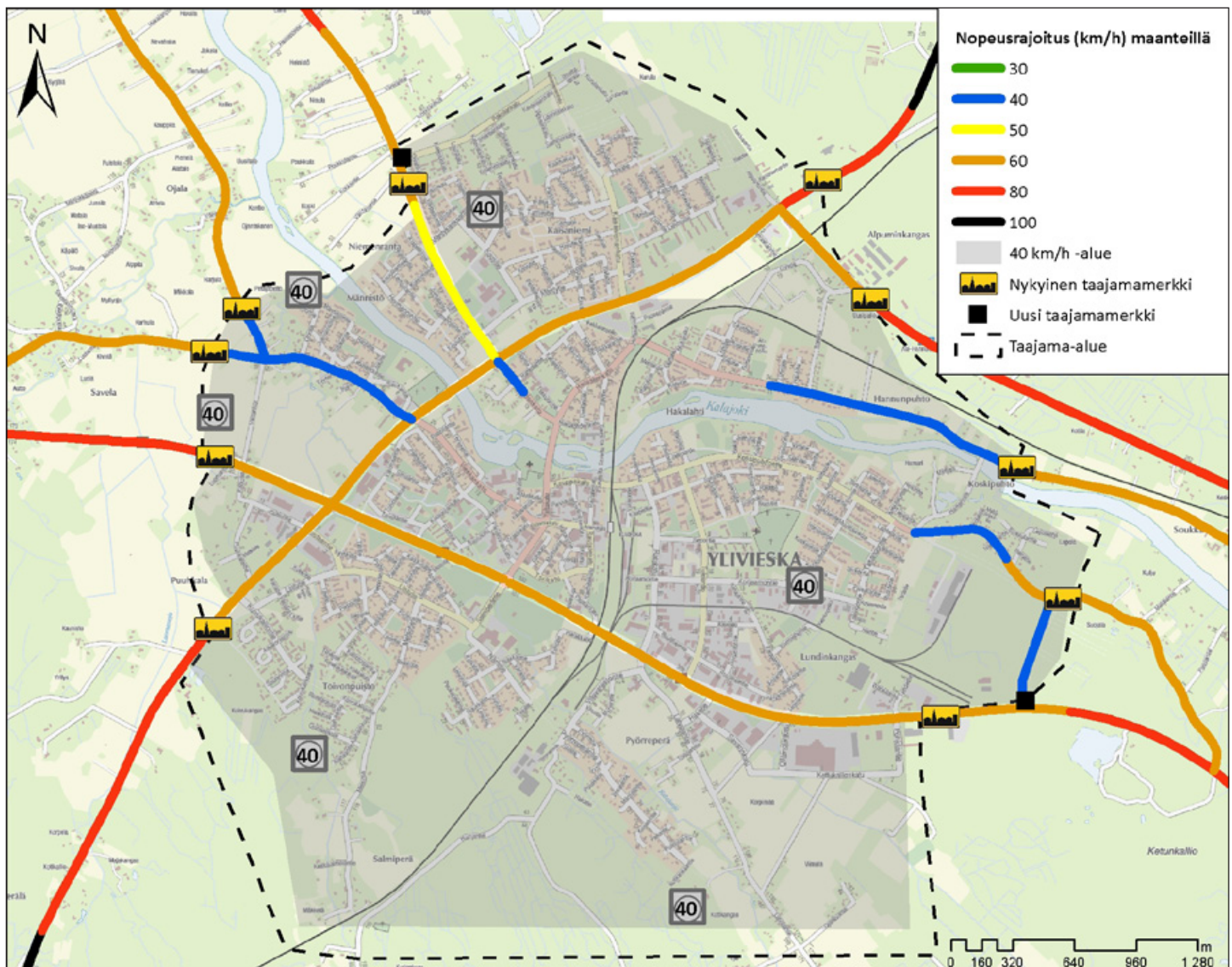
muutoksia: Valtakadun väistämisvelvollisuudet ratkaistaan liikennevalojen suunnittelun yhteydessä, Torikadulle lisätään kärkikolmio Valtakadun risteykseen valtatie toimenpideselvityksen mukaan ja Koskipuhdontie esitetään käännettäväksi Palkkitielle siten, että Koskipuhdontien itäpää on liittyvä suunta.

4.5

Nopeusrajoitukset

Ylivieskan nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Maanteiden rajoitukset tarkistettiin kahdella periaatteella: ensi katsottiin paikallisesti maankäytön, tie- liikennetietojen ja maastokäyntien perustella muutostarpeet, toiseksi käytettiin koko Pohjois-Pohjanmaalle tehtyä tarkastelua. Rajoituksia ja merkkien sijainteja tarkistetaan seuraavasti:

- Haapavesitiellä (mt 800) lasketaan rajoitus 60 km/h:iin ennen valtatie liittymää
- Visalantiellä (mt 7770) rajoitusta lasketaan 80 km/h:sta 60 km/h:iin maankäytön ja liittymien takia
- Perkkiöntiellä (mt 18 207) rajoitus lasketaan 40 km/h:iin Kokkolantieltä koulun ohi noin kilometrin matkalla kapean tien, koulun ja maankäytön takia
- Lentokentäntiellä (mt 7830) nykyistä 60 km/h rajoitusta jatketaan Isokoskelta Jylhänperällä noin 1,3 km maankäytön ja liittymien takia
- Yrttikorventiellä (mt 18 253) jatketaan 40 km/h –rajoitusta Vähäkankaalla kyläpuiston ohi maankäytön ja mutkien takia, merkki voidaan kiinnittää mutkia-varoitusharjoituksen kanssa samaan liikennemerkkivarteeseen



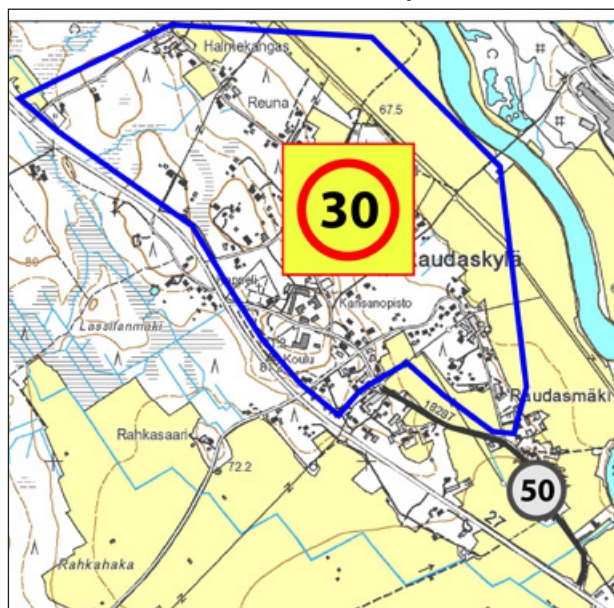
Kuva 21. Keskustan nopeusrajoitusjärjestelmä.

Keskustassa taajamerkki lisätään Palkkitielle ja Koskipuhdontiella merkkejä siirretään siten, että Palkkitie ja Koskipuhdantie Palkkitien liittymään asti kuuluvat taajama- ja 40 km/h -alueisiin. Pakolankadun alkuun lisätään taajama-merkki. Ydinkeskustassa voidaan harkita 30 km/h aluerajoituksen käyttöönottoa, kun katuja ja jalankulun yhteyksiä parannetaan.

Raudasmäelle (Raudaskoskentie välillä Kassantie - Savontie ja siihen liittyvät yksityistiet Kassantie mukaan luettuna) esitetään alueellista 30 km/h-rajoista, jolla yhtenäistetään nykyiset 40 ja 30 -rajoitukset. Tiet alueella ovat mutkaisia ja kapeita ja alueella on mm. koulu ja oppilaitos, eikä kattavia kevyen liikenteen väyliä ole mahdollista rakentaa. Alue on tiiviisti rakennettu, mikä tukee alhaista rajoitusta.

Sievintillä (kt 63) rajoitusta nostetaan 80 km/h:sta 100 km/h:iin Kuovilan kohdalla, jossa on tiukahko mutka ja vähän asutusta. Mutkan takia esitetään nopeusrajoitussuositus-merkkejä (80 km/h). Vähäkankaantiellä (mt 7830) Alpuminkankaalla rajoitusta ei vielä lasketa 80 km/h:sta 60 km/h:iin, mutta tilannetta seurataan.

Maanteiden osalta tarkistetaan nopeusrajoitusten merkitseminen liittymien jälkeen, jotta liittymän jälkeen ei ole kohtuutonta matkaa rajoitusmerkkiin.



Kuva 22. Raudaskylän 30 km/h -nopeusrajoitusalue.

4.6

Joukkoliikenteen pysäkit

Linja-autopysäkkien tarve selvitettiin seudullisesti valta- ja kantateillä sekä kolmi- ja nelinumeroisilla maanteillä. Selvityksessä nykyiset asukkaat ja pysäkit paikannettiin kartalle, ja katsottiin, löytyykö asukastihentymiä, joiden läheisyydessä (ympyrän säde 500 m) ei ole pysäkkejä. Ylivieskassa esitetään uusia pysäkkipareja

- **Savontielle (vt 27) Valtakadun liittymän yhteyteen (urheilu- ja liikunta-alue)**
- **Sievintielle (kt 86) Kummuntien liittymään**
- **Kokkolantielle (kt 86) Mäkitien liittymään**
- **Vähäkankaantielle (mt 7830) Hietalantien (mt 18 161) liittymään**
- **Lentokentäntielle (mt 7830) Rauhalantien liittymään (toinen pysäkki on olemassa)**
- **Visalantielle (mt 7770) Pakolankadun liittymän itäpuolelle kevyen liikenteen yhteyden päänsä kohdalle**

4.7

Koulun ympäristö

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulujen lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Reitteihin liittyvät toimenpiteet on lueteltu muissa kohdissa, tässä on lueteltu koulupihoihin liittyvä esitykset. Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa koulujen pihat. Niihin esitetään seuraavia toimenpiteitä, joista osa on esitetty jo aiemmissa suunnitelmissa (mm. koulujen liikennejärjestelyjen parantaminen, Ylivieskan kaupunki, 2006):

- **Rahkolan koulun pihajärjestelyt**
- **Kiviojan koulun saattoliikenteen järjestelyt**
- **Katajan koulun saattoliikenteen järjestelyt**
- **Päivärinnan koulun liikennejärjestelyt**
- **Rannan koulun saattojärjestelyt**
- **Raudaskosken koulun saattojärjestelyt**
- **Ojakylän koulun pihassa rajataan koulurakennuksen edessä oleva välitunti- ja kääntöpaikasta, esimerkiksi aidalla tai istutuksilla siten ettei välituntipihalle ajeta autoilla**
- **Niemelänkylän koululla pyritään rajoittamaan rakennuksen sivulla oleva alue pysäköinnille ja huoltoajalle ja pyörätelineet**

sijoitetaan toisen, länsipuoleisen sisääntulotien varteen, jotta koululaiset ja autoilijat ovat eri alueilla, autolla ajoa sisääntuloteitä pitkin kentälle / välituntipihalle rajoitetaan töllyssillä tai porttimaisilla kavennuksilla

4.8

Esteettömyys

Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määritellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti liikkumisrajoitteisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. www.esteeton.fi ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Ylivieskassa on syytä pyrkiä erikoistasoon ydinkeskustassa, Savarin alueella sekä merkittävimpien muiden palveluiden pihalla ja sisäänkäynneissä, kuten liikuntakeskus ja koulut.

Käyttäjien kanssa käydyssä kesksutelussa nousi esiin runsaasti parantamisesityksiä. On hyvä, että Ylivieskassa vammaisneuvosto ottaa kantaa suunnitelmiin. Valitettavasti aina terveiset eivät mene perille. Eniten huomautettavaa Ylivieskassa on jalkakäytävien epätasaisuuksista, korkeista reunakivistä suojateiden päissä ja invapaikkojen puutteista. Iso osa ongelmista voidaan korjata uudelleenpäällystämällä tai liikennemerkkilisäyksillä. Ydinkeskustan kehittämisen yksi tärkeä tavoite on esteettömien ratkaisujen tekeminen. Vastuutahoja ovat niin ELY-keskus, Liikennevirasto, kaupunki kuin yksityiset kiinteistöomistajatkin. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa.

4.9

Reittien risteämisjärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohdissa kiinnitetään huomiota näkemiin ja reitin tasaukseen. Reitillä tulee olla ns. lepotasanne, jotta kelkan voi pysäyttää turvallisesti ja lähetä helposti liikkeelle. Risteykset merkittään reittimerkein (kelkkareitti ja STOP-merkki) sekä punaisin aidoin, jotka muodostavat reittiin mutkia juuri ennen tien ylityskohtaa. Kelkkareitti- ja STOP-merkkejä asennetaan jokaiseen ylityskohtaan neljä

kappaletta neljään pystytyspylvääseen. Tarkemmat ohjeet ylityskohdan merkitsemisestä saa ohjekortista Tietoa tiensuunnitteluun (TTS) nro 82, Liikennevirasto.

Ylivieskassa reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

4.10

Muut toimenpiteet

Sillat ja kaiteet

ELY-keskus on viime vuosien aikana korjannut systemaattisesti silta- ja pengerkaiteita siltaremonttien ulkopuolellakin päätiestöllä. Nyt korjaaminen on siirtymässä alemmalle tieverkolle. Kaupungin on syytä tarkistaa Hamarin sillan kaiteet siltaremontin yhteydessä sellaisiksi, ettei kaiteen läpi pääse putoamaan (esimerkiksi lisätään alempi törmäysjohde).

Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkomainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä. Kielto ei myöskään koske tilapäistä mainostamista, kuten kokoukset, huvitilaisuudet ja vaalit. Tien läheisyydessä tapahtuvaa toimintaa saa mainostaa rakennuksessa tai sen läheisyydessä, esimerkiksi huoltoasemien mainostornit. Mainokset on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu hyvin ympäristöön eikä heikennä liikenneturvallisuutta.

Mainoksen lupaviranomainen on ELY-keskus, kun mainos sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaavan tieliikennealueelle. Muussa tapauksessa lupaviranomainen on kunta. Kunnan on pyydettävä lausunto ELYltä, jos mainoksen informaatio on suunnattu maantien käyttäjille. Mainosten luvan myöntämisessä on huomioitava tasapuolisuus.

Katualueilla tai katujen käyttäjille suunnattujen mainoksista voi päättää kiinteistönomistaja ja kunta. Lähtökohtaisesti katualueille ei sallita pysyviä mainoksia. Jos mainoksia halutaan pystyttää, ne tulee sopeutua katu ympäristöön, ne eivät saa heikentää liikennetur-

vallisuutta, esteettömyyttä, kunnossapitoa katuym-
päristöä, kaupunkikuvaa eikä turmella katurakenteita.
Pysyvät mainokset tulee tehdä suunnitellusti, koko
taajamaa tai osa-aluetta koskevaksi. Yhtä yritystä
tai palvelua varten ei hyväksytä pysyviä mainoksia
katualueella vaan mainokset tulee olla vaihtuvia,
esimerkiksi linja-autokatosten tai mainostelineiden
vaihtuvat mainokset.

Katualueille sallitaan tilapäiset mainokset, jos ne liit-
tyvät tapahtumaan, vaaleihin tai vastaaviin lyhyen
aikaa esillä oleviin tapahtumiin. Tilapäisiä mainoksia
ei saa pystyttää ajoradalle, kevyen liikenteen väy-
lälle tai jalkakäytävälle. Mainokset eivät saa myös-
kään peittää näkemiä, liikennemerkkejä, eivätkä saa
heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä tai
kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkään merkit eivät
saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheuttaa
muutakaan vaaraa, esimerkiksi tuuli ei saa heittää
mainoksia väylälle.

Liikennemerkit

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien var-
teen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tar-
koin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Esimerkiksi
taajama- ja nopeusrajoitusalueiden merkitsemisessä
on huolehdittava, että se on aukotonta eli alueelle ei
pääse mistään suunnasta kulkematta ao. rajoitus-
merkin kautta. Toisaalta turhat merkit on poistetta-
va. Palkkitien läheisyydessä tehdään taajamerkki- ja
aluerajoitusmerkkimuutoksia, ks. Nopeusrajoitukset.

Varmistetaan ettei vanhentuneita liikennemerkkejä
(keltainen reunus puuttuu, vanhoja suojatiemerkkejä)
ole edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava
säädösten mukaisiksi mahdollisimman pian.

Tievalaistus

Maanteiden osalta on olemassa ohjeet, milloin tieva-
laistus on tarpeen rakentaa. ELY-keskus on laatinut
selvityksen, jossa eri tievalaistushankkeet on priori-
soitu. Tässä suunnitelmassa aikaisempia tievalaistus-
hankkeita on osin karsittu, koska kohteet eivät täytä
maanteiden valaistuskriteerejä.

Kadut ja kevyen liikenteen väylät valaistaan. Puisto-
polkumaiset kevyen liikenteen yhteydet voidaan jättää
valaisematta, mikäli niitä voidaan katsoa käytettävän
vain kesäisin eikä talvikunnossapitoa ole.

Yksityisteiden valaiseminen on yksityistiekuntien
vastuulla. Kaupunki voi avustaa valaistuksen raken-
tamista tai ylläpitoa, mikäli yhteys on tärkeä kevyen
liikenteen reitti esimerkiksi kouluun. Myös ELY-keskus
voi osallitua valaistuksen rakentamiseen, jos tie toimii
maantien suuntaisena kevyen liikenteen yhteytenä.

Ely-keskus selvittää tievalaistuksen sammuttamisen
vaikutukset. On todennäköistä, että jatkuva tievalais-
tus sammutetaan lukuunottamatta tärkeimpiä teitä,
Ely ja kunta sopivat läpiyön valaistavista kohteista
ja mahdollisesta sammuttamisen synkronoinnista
katujen kanssa.

4.11

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteel-
lisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa tau-
lukossa. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu
huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, ky-
selyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana
havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset
realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esi-
tyksiä, joiden toteutuminen riippuu kaupungin ja ELY-
keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpide-
ohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muut-
tuu sitä enemmän mitä myöhäisemmässä vaiheessa
toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Kiireellisimmäksi rakenteelliseksi toimenpiteeksi esi-
tetään:

- **Raudaskylän kevyen liikenteen järjestelyt (väylä ja alikulku),**
- **ydinkeskustan risteysten parantaminen ja liikennevalo-ohjaukset (Valtakatu / Vieskan-
katu ja Valtakatu / Kauppakatu),**
- **Ouluntien ja Savelantien risteyksen paran-
taminen ja**

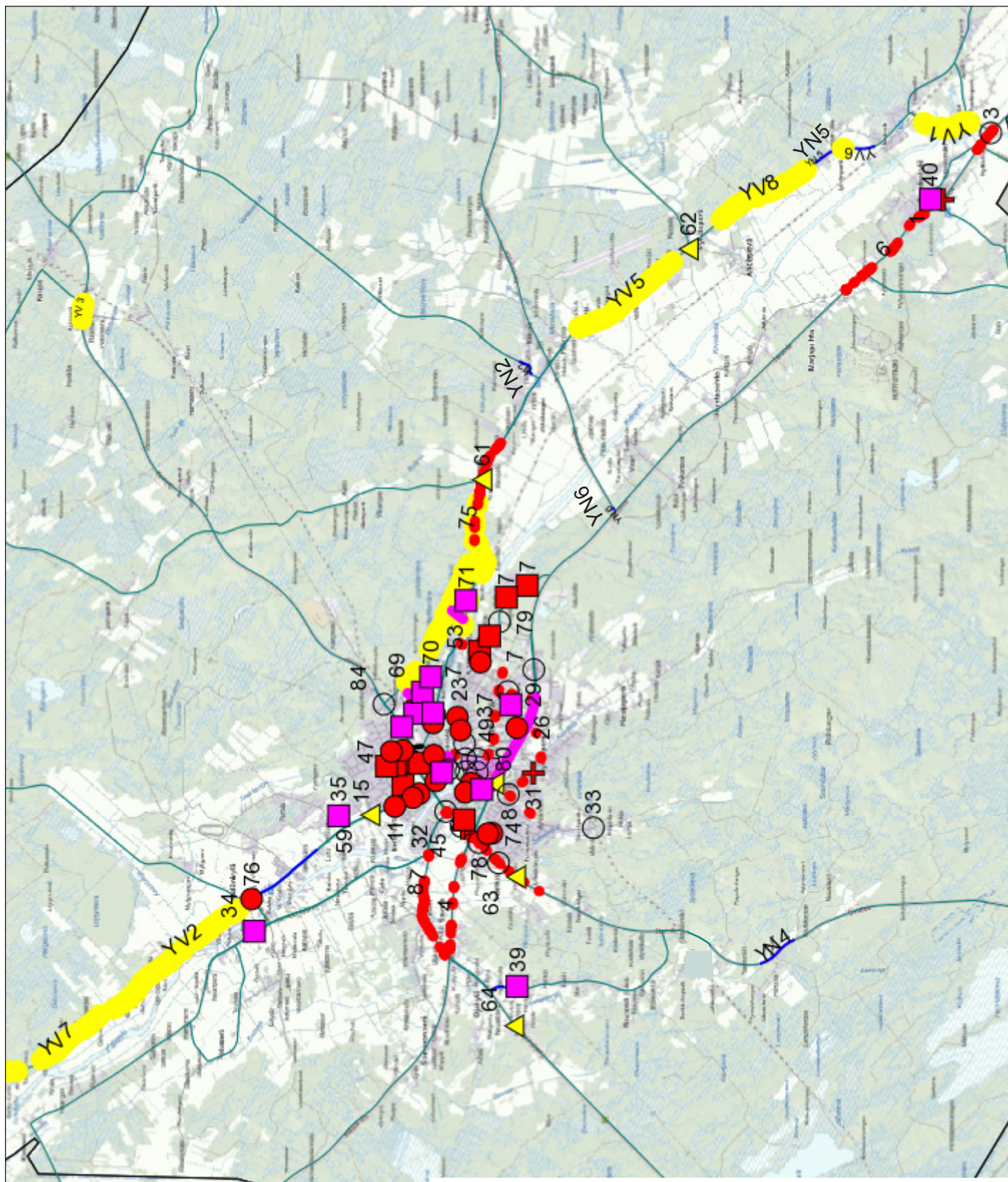
*Taulukko 2. (seuraavilla sivuilla) Ylivieskan liikenneturvallisuus-
suunnitelman toimenpide-esitykset.*

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Klire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
1	Kevyen liikenteen alikulku väylä	27	7	5495			1	kpl		1	0,00316	131	liittyy valtatie kevyen liikenteen järjestelyihin Raudaskyläntie-Sikabaari, liittyy valtatie kevyen liikenteen järjestelyihin	Savontie / Kassantie	Ely ja kunta
2	Kevyen liikenteen väylä	27	7	7060	7	6560	500	m		1	0,00168	101	liittyy valtatie kevyen liikenteen järjestelyihin (kustannus kaikki yo. yhteensä)	Savontie	Ely
3	Väistötila ja tehostevarret	27	7	6950			1	kpl	1109400	1	0,01118	289		Savontie/Lentokentäntie	Ely ja kunta
4	Kevyen liikenteen väylä	27	5	80	5	1800	1720	m	500000	1	0,00459	101	välillä nyk. alikulku (kt 86) -nyk. väylä (Kalliontie)	Kalajoentie	Ely
5	Kevyen liikenteen väylä	7830	1	5270	1	4130	1140	m	320000	1	0,00154	101	Väylän jatko Kankaanmäelle	Vähäkankaantie	Ely
6	Kevyen liikenteen väylä	27	7	3140	7	5100	1960	m	600000	1	0,0034	101	Raudaskyläntie - Huhmari (Huhtalantie)	Savontie	Ely
7	Hidasteet	18188	1	900	1	2030	4	kpl	60000	1		653	Koskipuhdontielle 4 kpl	Koskipuhdantie	Ely
8	Kiertoliittymä						1	kpl	400000	1		288	kiertoliittymä ja Lintutien pieni siirto	Salmeräntie / Närhietie	Kunta
9	Suojatiesaareke	7770	3	5016			1	kpl	30000	1	0,01	601	Visalantien suojatiesaareke koulun kohdalle	Visalantie / Koulupolku	Ely
10	Suojatiesaareke	7770	3	4882			1	kpl	30000	1	0,00987	601	Visalantien suojatiesaareke koulun kohdalle	Visalantie / Niementie	Ely
11	Suojatiesaareke	7770	3	4530			1	kpl	30000	1	0,01058	601	Visalantien suojatiesaareke	Visalantie / Knuutilantie	Ely
12	Korotettu liittymäalue						1	kpl	25000	1		653	Hidastekorotus koulureitin suojatien takia	Kuusitie / Havutie	Kunta
13	Korotettu liittymäalue						1	kpl	25000	1		653	korotettu liittymäalue tärkeälle reitille	Mäntytie / Pajutie	Kunta
14	Korotettu liittymäalue						1	kpl	25000	1		653	korotettu liittymäalue tärkeälle reitille	Havutie / Pajutie	Kunta
15	Korotettu liittymäalue						1	kpl	25000	1		653	Korotettu liittymäalue tärkeälle reitille	Tammitie / Terhotie	Kunta
16	Korotettu liittymäalue						1	kpl	25000	1		653	Korotettu liittymäalue tärkeälle reitille	Nokitie / Rahkolantie	Kunta
17	Suojatiesaareke	18213	1	144			1	kpl	30000	1	0,01204	601	suojatiesaareke koulun viereen, myös pysäkki lähellä	Hakalahdenkatu / Rahkolantie	Ely
18	Linja-auto- ja kevyen liikenteen järjestelyt												Koulu liikennepysäkki Takkulantien ja Hakalahdenkadun väliin, Hakalahdenkadun ja Helaanankadun kevyen liikenteen järjestelyt	Rahkolan koulu	Kunta
19	Suojatiesaareke						1	kpl	25000	1		601	suojatiesaareke tärkeälle reitille	Helaanankatu / Nokitie	Kunta
20	Pihakatu väliille Valtakatu - Savitie						230	m	50000	1		1	Pihakatu tärkeälle reitille	Hakalahdenkatu	Kunta
21	Kevyen liikenteen väylä radan ali						150	m	40000	1		101	nykyisen ratasillan alitse	Savitie - Raputie	Kunta
22	Suojatiesaareke	18213	1	1603			1	kpl	30000	1		601	Suojatiesaareke ja/tai korotus, jatkoysteys Savisillalle	Kiviojantie / Raputie	Kunta
23	Suojatiesaareke	18213	1	1751			1	kpl	30000	1		601	Suojatiesaareke ja/tai korotus koulun kohdalle ja tuleva radan poikki menevä yhteys	Kiviojantie / Kiviojanpolku	Kunta
24	Kevyen liikenteen alitus ratapihan poikki									1		101	tarkempi sijainti ratkeaa muussa suunnittelussa		kunta ja LiVi
25	Kevyen liikenteen väylä väliille Ratakatu-Tulolantie						240	m	60000	1		101	sijainti ratkeaa radan alituksen perusteella	Tulolantie / Ruutthaantie	Kunta
26	Suojatiesaarekkeet						2	kpl	50000	1		601	Ruutthaantielle ja Tulolantielle	Hakalahdenkatu / Helaanankatu	Ely ja kunta
27	Liikennevalot	18213	1	400			1	kpl	150000	1	0,00561	381	Liikennevalot + saareke Hakalahdenkadulle	Valtakatu / Asemakatu	Kunta
28	Liikennevalot						1	kpl	500000	1		381	liikennevalot+Vieskankadun muutos		Kunta
29	Nelihaarallittymän kanavointi ja liikennevalot	27	6	3200			1	kpl	500000	1	0,01079	284		Savontie / Pohjolantie	Ely ja kunta
30	Katuyhteys ja kevyen liikenteen väylä						400	m	120000	1		101	välillä Närhietie - Viljavarastontie (vaatii alikulun radan poikki)		Kunta

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
31	kevyen liikenteen alikulku						1	kpl	2000000	1		131	Katu- ja kevyen liikenteen yhteys radan poikki		kunta ja LiVi
	Liittymän kanavointi ja liikennevalo-ohjaus													Ouluntie / Savelantie / Vieskankatu	Ely ja kunta
32	liikennevalo-ohjaus	86	6	600				kpl	500000	1	0,02066	284	Liittymän kanavointi ja liikennevalo-ohjaus		Ely ja kunta
33	kevyen liikenteen alikulku						1	kpl	1000000	1		307	Salmelan tasoristeyksen tilalle, liittyy radan parantamiseen		kunta ja LiVi
34	Niemenkylän koulun piha						1	kpl	2000	1		1		Niemenkyläntie	
35	Rannan koulun piha						1	kpl	5000	1		1	ks. koulujen liikennejärjestelyjen parantaminen	Lampintie	
36	Rahkolan koulun piha						1	kpl	5000	1		3	ks. koulujen liikennejärjestelyjen parantaminen	Takkulantie	
37	Katajan koulun piha						1	kpl	5000	1		1	ks. koulujen liikennejärjestelyjen parantaminen	Katajantie	
38	Päivärinnan koulun piha						1	kpl	5000	1		1	ks. koulujen liikennejärjestelyjen parantaminen	Koulukatu	
39	Ojakylän koulun piha						1	kpl	2000	1		1		Perkkiontie	
40	Koulupihan saattoliikenne ja pyöräpysäköinti						1	kpl	5000	1		1	Raudaskylän koulun parantaminen		Kunta
41	Katuyhteys ja liittymä kantatielle + kevyen liikenteen yhteys ja alikulku						1	kpl	600000	1		101		Helaalankatu	Ely ja kunta
42	Ydinkeskustan kehittäminen								50000	1		1	Toimivien ja turvallisten kevyen liikenteen yhteyksien selvitys eri kaupunginosien välillä		Ely ja kunta
43	Suojatiesaareke Vieskankadulle						1	kpl	25000	2		601	suojatiesaareke Lukkanin kadun luoteispuolella oikopulun suojatielle (koulu ja terveyskeskus)	Vieskankatu	Kunta
44	Suojatiesaareke Vieskankadulle						1	kpl	25000	2		601	virastot ja terveyskeskus	Vieskankatu / Katajajokankatu	Kunta
45	Korotettu suojatie Vierimaantielle						1	kpl	20000	2		653	korotettu suojatie tulevalle tärkeälle reitille	Vierimaantie	Kunta
46	Suojatiesaareke Kaisaniemenkadulle						1	kpl	25000	2		601	suojatiesaareke, koulureitti	Kaisaniemenkatu / Mäntytie	Kunta
47	Suojatiesaareke Kaisaniemenkadulle						1	kpl	25000	2		601	suojatiesaareke koulureitille	Kaisaniemenkatu / Havutie	Kunta
48	Suojatiesaareke Koskipuhdantielle						1	kpl	25000	2		601	Suojatiesaareke asutuksen ja urheilukentän takia	Koskipuhdantie / Vesitie	Kunta
49	Suojatiesaareke Koskipuhdantielle						1	kpl	25000	2		601	Suojatiesaareke asutuksen ja urheilukentän takia	Koskipuhdantie / Mikontie	Kunta
50	kevyen liikenteen väylä						750	m	200000	2		101	välillä Koskipuhdantie - Vainionpolku		Kunta
51	kevyen liikenteen väylä	18188	1	1380	1	2180	800	m	220000	2		101	välillä Hamarintie . Palkkatie	Koskipuhdantie	Ely
52	kevyen liikenteen alikulku						1	kpl	500000	2		307	kevyen liikenteen alikulku	Vainionpolku	kunta ja LiVi
53	Suojatiesaareke Koskipuhdantielle	18188	1	2219			1	kpl	25000	2	0,00236	601	Liittyy kevyen liikenteen väylien rakentamiseen väylä Vainionpolku - Savontien alikulku (osa Hanari-Savari -yhteyttä)	Koskipuhdantie / Hamarintie	Ely
54	kevyen liikenteen väylä						470	m	120000	2		101			Kunta
55	kevyen liikenteen väylä						530	m	140000	2		101	välillä Katajantie-Vainionpolku	Korjaamontie	Kunta

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kiire	Heva	Hnro	Huom	Katusoitte	Päävastuu
56	Kevyen liikenteen yhteys						650	m	200000	2		101	kevyen liikenteen yhteys radan alituksesta Savariin (paikka tarkentuu myöhemmin)		Kunta
57	Kevyen liikenteen väylä														
58	Hamarintielle-jokisilta														
59	Uudet pysäkit	7770	3	4260			1	kpl	820000	2		101	Kevyen liikenteen väylä ja vesistösilta	Hamarintie	Kunta
60	Uusi pysäkipari	27	6	970			1	kpl	25000	2	0,00953	342	Pysäkipari	Visalantie	Ely
61	Uusi pysäkipari	7830	1	4400			1	kpl	25000	2	0,02618	342	Pysäkipari	Savontie	Ely
62	Uusi pysäkki	7830	3	0			1	kpl	15000	2	0,00235	342	Pysäkipari	Vähäkankaantie	Ely
63	Uusi pysäkipari	63	29	4300			1	kpl	25000	2	0,00115	342	pysäkki	Lentokentäntie	Ely
64	Uusi pysäkipari	86	4	4850			1	kpl	25000	2	0,0025	342	pysäkipari	Sieventie	Ely
65	Liikennevalot						1	m	25000	2	0,00137	342	pysäkipari	Kokkolantie	Ely
66	Liikennevalot						1	kpl	100000	2		382	liikennevalot	Valtakatu / Kauppakatu	Kunta
67	Liikennevalot						1	kpl	100000	2		382	liikennevalot	Kauppakatu / Rautatiekatu	Kunta
72	Valtatien parantaminen	27	6	903	6	2663	1760	m		2		1	valtatien kaistojen lisääminen ja Valtakadun liittymän parantaminen, ratkaisut riippuvat Asemaseudun alikukuratkaisusta	Savontie	Ely
73	Korotettu suojatie						1	kpl	25000	2		601	korotettu suojatie tärkeälle reitille	Lintutie / Joutsentie	Kunta
74	Korotettu suojatie						1	kpl	25000	2		601	korotettu suojatie tärkeälle reitille	Joutsentie / Kyhkytie	Kunta
75	Kevyen liikenteen väylä	7830	1	3320	1	4130	810	m	230000	2	0,00046	101	verkon täydentäminen Kankaanmäki-Kiviojantie	Vähäkankaantie	Ely
76	Saareke	7770	3	1494			1	kpl	25000	2	0,00289	281	saareke nopeusrajoituksen alkuun ja koulureitille	Visalantie	Ely
77	Väistötie	63	29	5193			1	kpl	50000	2		289	saareke nopeusrajoituksen alkuun ja koulureitille	Sieventie/Koivukalliontie	Ely
78	Sivusuunnan tulpasaarekke	63	29	5700			2	kpl	60000	2		285	viimeistään Sieventien kevyen liikenteen väylän yhteydessä	Joutsentie	Yksit.
79	Pääsuunnan muuttaminen	18188	1	1354			1	kpl	50000	2		287	pääsuunta Palkittie-Koskipuhdiontie länteen	Koskipuhdiontie	Ely ja kunta
80	Liikennevalot						1	kpl	100000	2		381	Liikennevalot	Asemakatu / Rautatiekatu	Kunta
81	Uusi neliaaraliittymä	86	6	200			1	kpl		2	0,00943	284	uusi neliaaraliittymä, kun uutta maankäyttöä kantatien länsipuolelle	Ouluntie	Ely ja kunta
82	Kevyen liikenteen alikulku	86	6	200			1	kpl		2		131	alikulku, kun kantatien länsipuolelle maankäyttöä	Ouluntie	Kunta
83	Kevyen liikenteen väylä	86	6	0	6	600	600	m	700000	2		101	väylä Ouluntien suunnassa ja alikulku vt:lle 27	Ouluntie	Ely ja kunta
84	Liittymän kanavointi	86	7	1660			1	kpl	350000	2		284	Kanavointi saarekkein	Ouluntie / Vähäkankaantie	Ely ja kunta
85	Perkkion kevyen liikenteen tasoristeyksen poisto						1	kpl		3		0	kevyen liikenteen tasoristeyksen poisto		Yksit.
86	Kevyen liikenteen väylä	63	29	4320	29	5700	1380	m	375000	3		101	Einonväylän päällystäminen pikaisesti	Sieventie	Ely ja kunta
87	Savellantielle	18189	1	100	1	2000	1900	m	540000	3	0,00236	101	välille Kalajoentie - Niemelänkyläntie ja saareke Niemelänkyläntien liittymään	Savellantie	Ely
58	Kevyen liikenteen alikulku						1	kpl	500000	2		131	Rata-alikulku Kiviojan koulun lähelle		kunta ja LiVi
68	Tasoristeyks poistetaan						1	kpl		3		1	Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeyks poistosuunnitelmassa	Lohitie	kunta ja LiVi
69	Tasoristeyks poistetaan						1	kpl		3		1	Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeyks poistosuunnitelmassa	Särkitie	kunta ja LiVi
70	Mäntyniemen tasoristeyksen poisto						1	kpl		3		1	Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeyks poistosuunnitelmassa		kunta ja LiVi

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kilre	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
71	Pystylän tasoristeyksen poisto						1	kpl		3			Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeysten poistosuunnitelmassa		kunta ja LIVi
88	Katuyhteys						1	kpl		3			Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeysten poistosuunnitelmassa	Kiviojantie-Vähäkankaantie	kunta ja LIVi
89	Katuyhteys						1	kpl		3			Tarkempi sijainti ratkeaa asemakaavoituksessa ja tasoristeysten poistosuunnitelmassa	Kiviojantie-Vähäkankaantie	kunta ja LIVi
90	Uusi liittymä	86	7	1150			1	kpl		3			1 liittymä mahdolliselle terminaalialueelle	Ouluntie	Kunta
YN1	Nopeusrajoitusmuutos 60 -> 40 km/h	18207	1	0	1	700	700	m	1000	1	0,00074	676	Ojajälän koulun takia	Perkkioitie	Ely
YN2	nopeusrajoitusmuutos 60 -> 40 km/h	18253	1	550	1	150	400	m	1000	1	0,00066	678	40 km/h väliille mutkia-varoituserkki nykyinen rajoitus	Yrttikorventie	Ely
YN3	Aluerajoitus 30 km/h	18287	1	0	1	500	500	m	2000	1	0,00232	674	aluerajoitus 30 km/h Raudasmäelle		Ely ja kunta
YN4	Rajoituksen nosto 80 -> 100 km/h + nopeussuositus	63	29	400	28	6450	900	m	1000	1	-0,00862	690	tiukahko kaarre	Sievintie	Ely
YN5	Nopeusrajoitusmuutos 80 -> 60 km/h	7830	3	2540	3	3840	1300	m	1000	1	0,00559	685	maankäytön ja liittymien takia	Lentokentäntie	Ely
YN6	Nopeusrajoitusmuutos 80 -> 60 km/h	800	1	0	1	200	200	m	1000	1	0,00171	685	Ennen valtatie liittymää	Haapavesitie	Ely
YN7	-> 60 km/h	7770	3	3350	3	1300	2050	m	10000	2	0,02532	685	rajoituksen lasku maankäytön takia	Visalantie	Ely
YV1	Valaistus	7830	3	5000	3	6000	1000	m	250000	1	0,00495	362	Mt 7830 Raudasojan kohdalle, koulureitti	Lentokentäntie	Ely ja kunta
YV2	Valaistus	7770	2	3800	3	1200	2240	m	50000	2	0,01207	362	Valaistuksen jatkaminen mt 7770 Niemenkylä - Mehtälä	Visalantie	Ely ja kunta
YV3	Valaistus	86	9	4500	9	4900	400	m	15000	2	0,00668	362	Mt 86 Rajaperän kohdalle	Ouluntie	Ely
YV4	Valaistus	18213	1	3408	1	5000	1592	m	35000	2		362	Valaistuksen jatkaminen mt 18203 Koskipuhto - Vähäkankaantie	Kiviojantie	Ely ja kunta
YV5	Valaistus	7830	2	850	2	3040	2190	m	50000	3	0,01086	362	Valaistuksen jatkaminen mt 7830 Sorvoja - Pylväspärrä	Lentokentäntie	Ely ja kunta
YV6	Valaistus	7830	3	3246	3	3838	592	m	15000	3	0,00156	362	Valaistuksen jatkaminen mt 7830 Jylhänperä - Isokoski	Lentokentäntie	Ely ja kunta
YV7	Valaistus	7770	2	424	2	3800	3376	m	75000	3	0,01631	362	Mt 7770 Rajapello - Hangassuo	Visalantie	Ely ja kunta
YV8	Valaistus	7830	3	800	3	2530	1730	m	40000	3	0,00492	362	Valaistuksen jatkaminen mt 7830 väliillä Pylväspärrä - Jylhänperä	Lentokentäntie	Ely ja kunta
YV9	Valaistus	7830	1	534	1	4000	3466	m	80000	3	0,01284	362	Mt 7830 väliille Ampuminkangas - Kankaanmäki	Vähäkankaantie	Ely



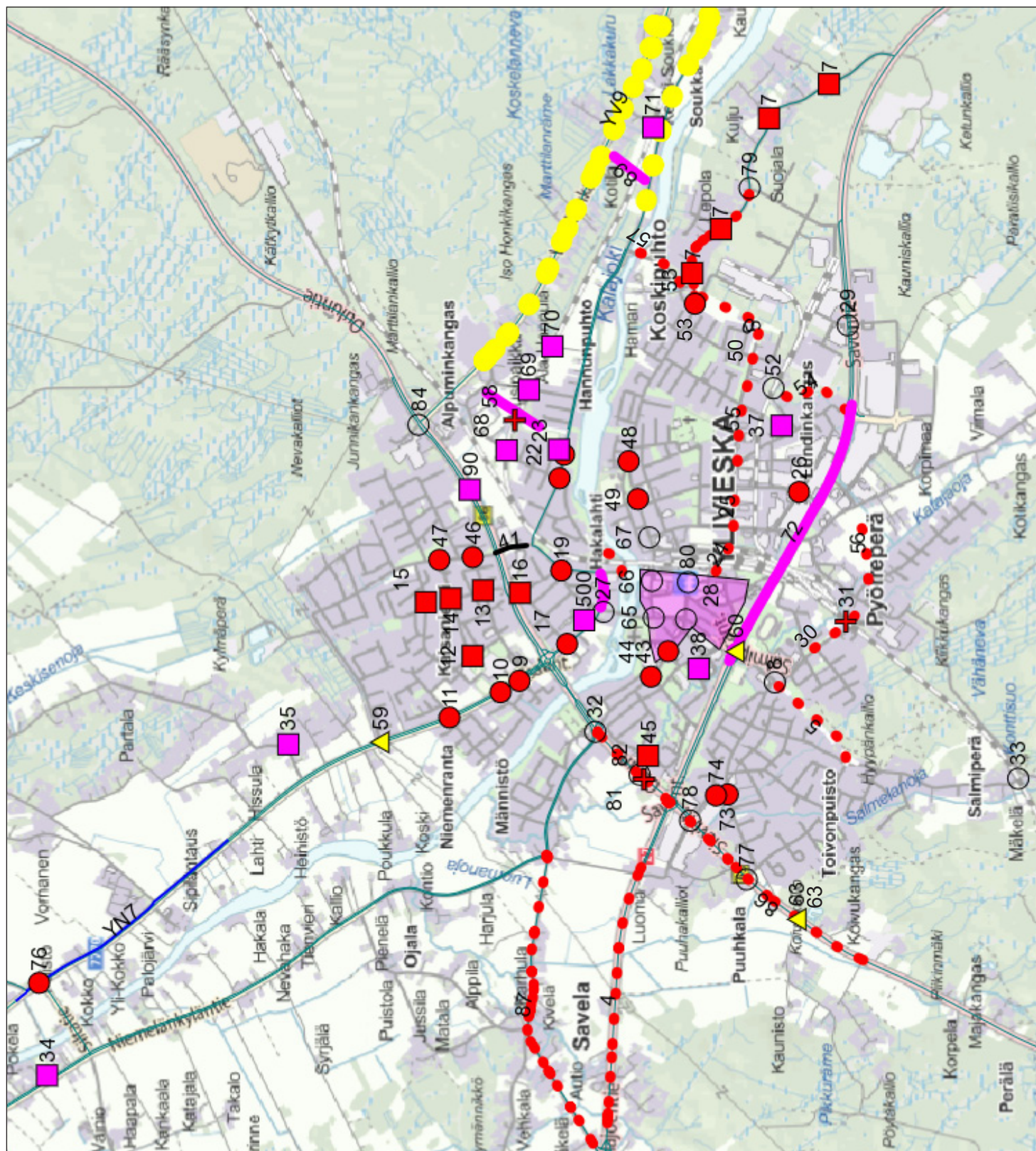
Kuva 23. Haja-alueen toimenpidekartta.

Pistekohteet

- Ei tarvakkoodia
- Nopra
- jkp-järjestelyt
- Hidaste
- + Alikulku
- Liittymän parannus
- ▲ Muu toimenpide

Viivamaiset kohteet

- Ei tarvakkoodia
- Keväri
- Valaistus
- Tien parannus
- Tien tuunaus
- Nopra
- Liittymän parannus



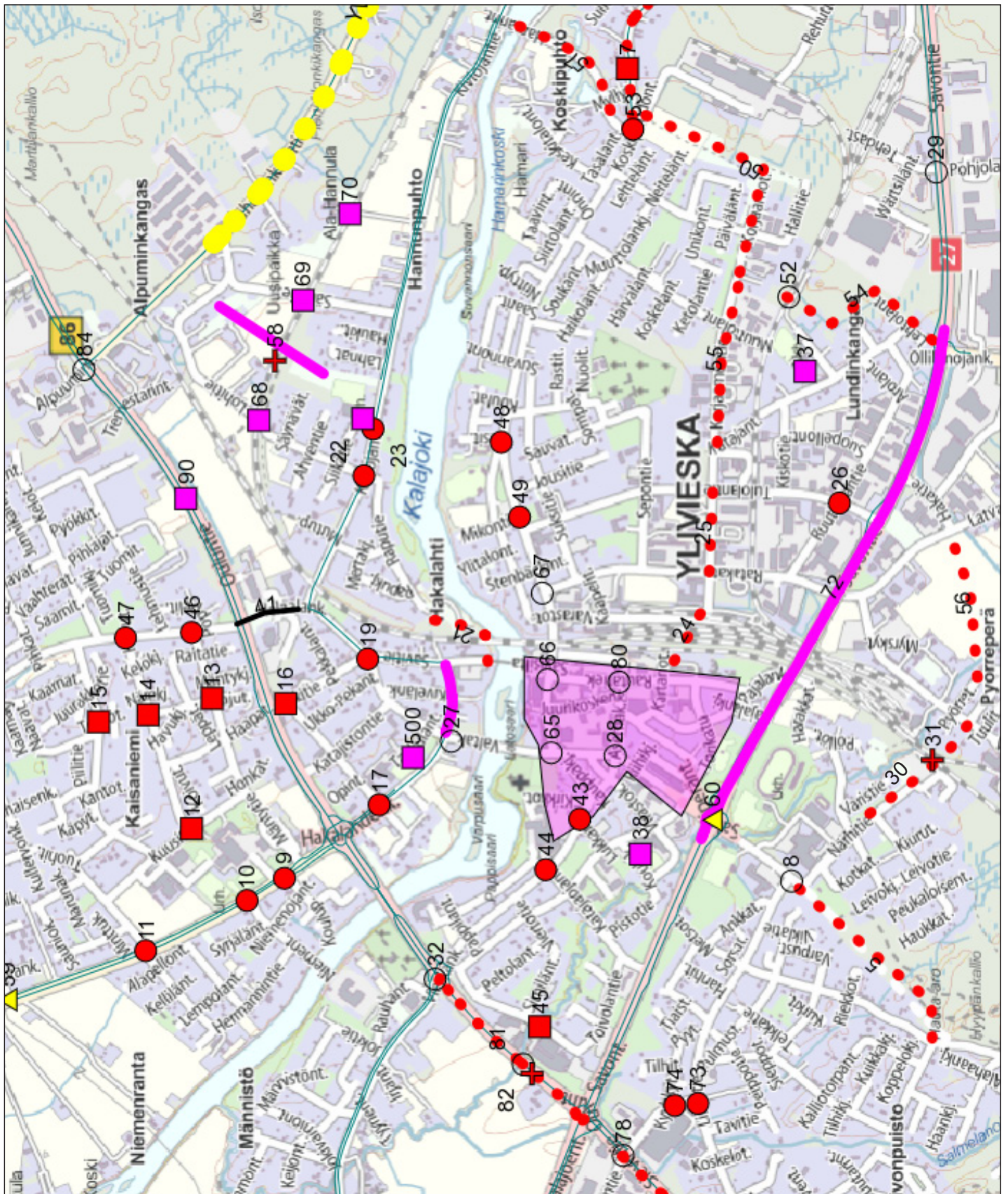
Kuva 24. Keskusalan toimenpidekartta.

Pistekohteet

- Ei tarvakkoodia
- Nopra
- jkp-järjestelyt
- Hidaste
- + Alikulku
- Liittymän parannus
- ▲ Muu toimenpide

Viivamaiset kohteet

- Ei tarvakkoodia
- ... Kevari
- Valaistus
- Tien parannus
- ... Tien tuunaus
- Nopra
- ... Liittymän parannus



Kuva 25. Ydinalueen toimenpidekartta.

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksin seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivuojuiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tarttuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Suurin osa Ylivieskassa päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät valta- ja kantateille tehtävät toimenpiteet. ELY-keskuksen maanteille Ylivieskan alueelle kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,24 henkilövahinko-onnettomuuden vähemmä vuosittain. Taulukossa 2 on esitetty vähemmät toimenpiteittäin.

Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Esitettyjen toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 15,1 miljoonaa euroa, josta kaupungin osuus on noin 7,6 miljoonaa euroa. Kiireellisimpien toimenpiteiden osuus on noin 9,0 miljoonaa euroa.



Kuva 26. Visalantien kevyen liikenteen väylä. (kuva: tiekuva.com).

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Ylivieskan kaupunki hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kaupungin ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa vuosittain.

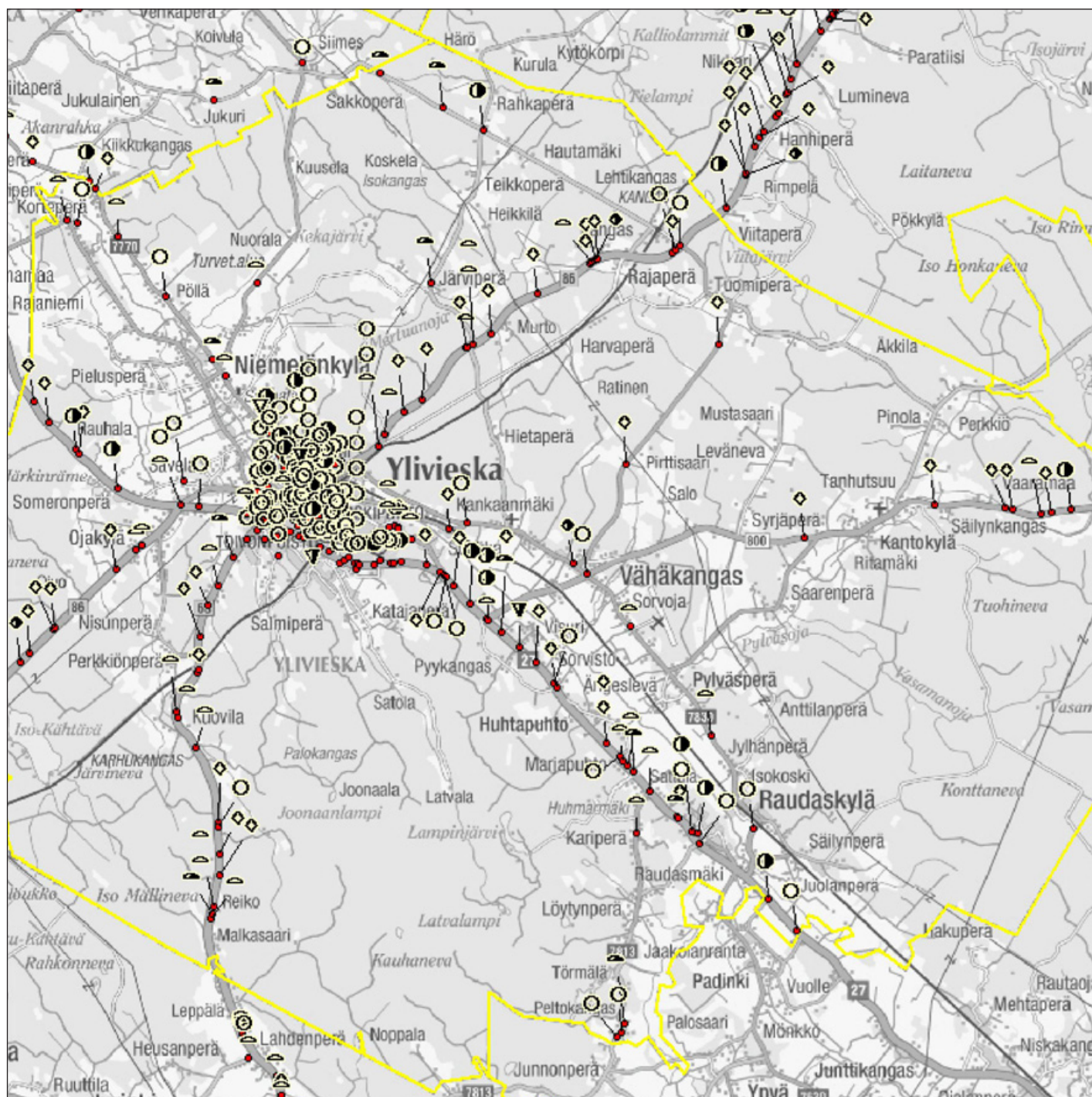
Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin.

Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää tai viimeistellä toteutussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen suunnittelu on syytä aloittaa.

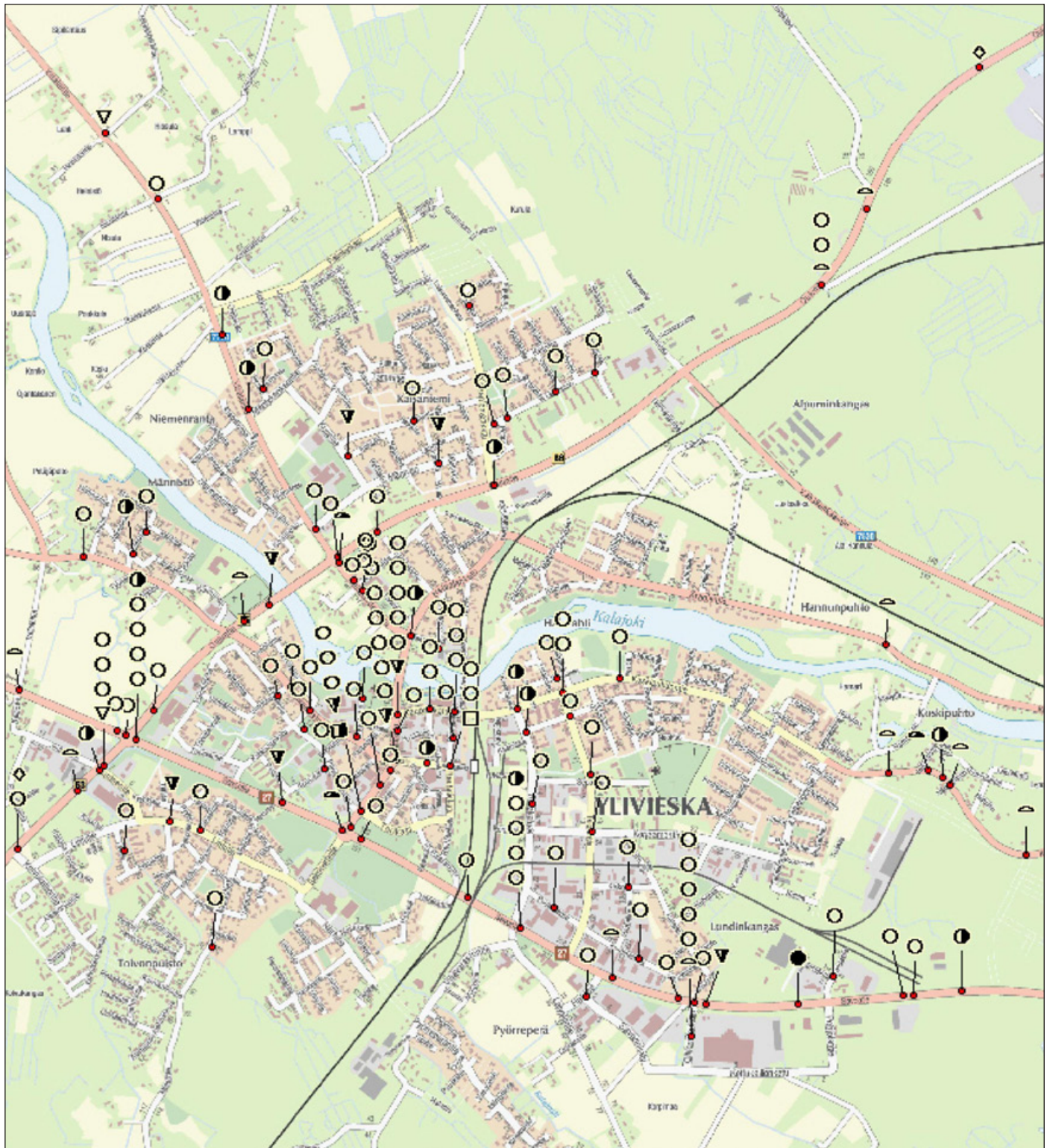
Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskartta

Liite 2. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä



Onnettomuustyyppi					Vakavuusaste
m.	ajon.	yksitt.	eläin	pp	
●	■	◆	▼	■	kuolemaan johtanut onnettomuus
●	■	◆	▼	■	loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
●	■	◆	▼	■	omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus



Onnettomuustyyppi					Vakavuusaste
m.ajon.	yksitt.	eläin	pp	jk	
●	■	◆	▼	■	kuolemaan johtanut onnettomuus
●	■	◆	▼	■	loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
●	■	◆	▼	■	omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus materiaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.)	2012 aikana
Liikenneturvallisuusryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuustyöstä	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2012
Liikenneturvallisuusosaaminen hallintokunnissa	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma • Liikenneturvallisuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa 	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuustoimijan valinta	Kunnat yhdessä ELY-keskuksen kanssa kilpailuttavat ja valitsevat liikenneturvallisuus toimijan alueelliseksi liikenneturvallisuustyön koordinaattoriksi	Kuntien lt-ryhmien puheenjohtajat, ELY-keskus	Loppuvuosi 2012
Vuoden 2012-15 liikenneturvallisuusteema Asenteet liikenteessä	Vahvistetaan teema marraskuussa 2012 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ – vahvistetaan toimintasuunnitelma 2013 1. kokouksessa	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012
Asenteet liikenteessä (esimerkki vuoden teemasta)	<ul style="list-style-type: none"> • Seudullinen liikenneturvallisuuspalkinto • Liikenneturvallisuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt • Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana • Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuustyöhön • Kuntien liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma 	Kaikki yksiköt Lt-toimija toteutuksen koordinaattorina	Vuosi 2012
Kaikki kuntalaiset	Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuussuunnitelmaa omaan toimintatapansa mukaisesti	Kaikki yksiköt	Vuosi 2012-
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuusryhmä seuraa liikenneturvallisuustilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuusryhmä	Vuosi 2012-

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
90100 Oulu
puh. 0295 038 000
www.ely-keskus.fi